

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOLEI ŻELAZNYCH.

WARSZAWA №. 3. 20 Maja 1919.

TREŚĆ.

1.

USTAWA

z dnia 11 marca 1919 r.

w przedmiocie czasowego zakazu przywozu znaków pieniężnych w walucie austrjacko-węgierskiej, niemieckiej i rosyjskiej.

Art. 1. Przywóz i przesyłanie w posyłkach pocztowych i listach znaków pieniężnych w walucie austrjacko-węgierskiej, niemieckiej i rosyjskiej w granice Rzeczypospolitej Polskiej jest zabronione.

Art. 2. Podróżni, przybywający z zagranicy, mają prawo przewozu sumy, nie przekraczającej 500 koron, względnie 400 marek, względnie 200 rb.

Art. 3. Ministerstwo Skarbu może w poszczególnych wypadkach zwolnić od stosowania art. 1 i 2 niniejszej ustawy.

Art. 4. Dowóz kuponów procentowych i dywidendowych, na walutę koronową, markową, lub rublową opiewających, do Polski, nie mniej sprzedaż papierów wartościowych za walutę koronową, markową, lub rublową osobom i firmom, mającym siedzibę poza granicami Polski, są dopuszczalne tylko za zezwoleniem Ministra Skarbu. Ograniczeniu temu nie podlegają kupony emisji krajowych.

Art. 5. Świadome przekroczenie lub usiłowanie przekroczenia niniejszej ustawy pociąga konfiskatę całej przewożonej lub przesyłanej sumy, a nadto karane będzie innemi karami, przewidzianemi w ustawie karnej.

Art. 6. Bank austrjacko-węgierski nie jest krępowany w komunikacji z filjami swojemi, znajdującemi się na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej, może jednak rozporządzać przesyłanemi sumami w banknotach tylko pod kontrolą i zezwoleniem Ministra Skarbu.

Art. 7. Wykonanie niniejszej ustawy porucza się Ministrowi Skarbu.

Art. 8. Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem jej ogłoszenia. Równocześnie tracą moc obowiązującą rozporządzenia Ministra Skarbu z 22 lutego 1919 r. i 4 marca 1919 r. w przedmiocie zakazu wwozu znaków pieniężnych w walucie austrjacko-węgierskiej, względnie w walucie niemieckiej i rosyjskiej.

Art. 9. Minister Skarbu osobnem rozporządzeniem oznaczy dzień, w którym ustawa niniejsza straci moc obowiązującą.

Marszałek:
Trąmpczyński.

Prezydent Ministrów:
(—) *I. J. Paderewski.*

Minister Skarbu:
Dr. Englich.

(Dziennik Praw z dn. 12 marca 1919 r. № 24 poz. 237).

2.

POSTANOWIENIE.

Ministra Kolei Żelaznych w sprawie bezpłatnego przewozu artykułów żywności i innych do Lwowa.

Na mocy dekretu Naczelnika Państwa z dnia 7 lutego r. b., ogłoszonego w Nr 14 Dziennika Praw pod Nr 152, i w porozumieniu z Ministerstwami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu postanawiam aż do odwołania co następuje:

Artykuły żywności i inne przedmioty pierwszej potrzeby, pochodzące z ofiar i przeznaczone dla rozdania między ubogą ludność m. Lwowa, przewożą się na kolejach polskich bezpłatnie, z warunkiem przedstawienia przy wysłaniu zaświadczenia odnośnych organizacji, lub komitetów pomocy o przeznaczeniu ofiar i nadania ich na imię takichże organizacji, lub komitetów we Lwowie.

Warszawa, dn. 15 marca 1919 r.

Kierownik Ministerstwa
J. Eberhardt.

(Dziennik Praw z dn. 22 marca 1919 r. № 26).
(Monitor Polski z dn. 19 marca 1919 r. № 64).

3.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych o sposobie obliczania opłat za przewóz siana i słomy.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego r. b. Nr 152 i w myśl porozumienia się z Ministerstwami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zarządzam, aby w uzupełnieniu § 3 części II-ej Taryfy tymczasowej na przewóz towarów kolejami państwowemi okręgu Warszawskiego, oraz p. III-go części II-ej Taryfy tymczasowej na przewóz towarów kolejami państwowemi okręgu Radomskiego, od dnia 25 marca r. b. aż do odwołania, opłata za przewóz siana i słomy w ładunkach wagonowych obliczana była w sposób następujący:

a) przy załadowaniu na wagon otwarty (platformę) — za rzeczywistą wagę przesyłki, nie mniej jednak, jak za 10,000 kg.),

b) przy załadowaniu do wagonu krytego — za połowę siły nośnej podanego wagonu, nie mniej jednak, jak za 5,000 kg.

Warszawa, dn. 20 Marca 1919 r.

Kierownik Ministerstwa:
(—) *J. Eberhardt.*

(Dziennik Praw z dn. 29 marca 1919 r., Nr. 247).

4.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych o obniżeniu taryfy na przewóz w ładunkach wagonowych cegieł, dachówek i rur drenowych (sączków).

Na mocy dekretu Naczelnika Państwa z dnia 7 lutego r. b. Nr 152 i w porozumieniu z Ministerstwami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu postanawiam, aby od dnia 1 kwietnia r. b. aż do odwołania opłata za przewóz w ładunkach wagonowych cegły i dachówek murarskich i wapiennych oraz rur drenowych (sączków) glinianych kolejami Okręgu Warszawskiego obliczana była według klasy III ej dziś obowiązujących taryf.

Warszawa, dnia 26 marca 1919 r.

Kierownik Ministerstwa
(—) *J. Eberhardt.*

(Monitor Polski z dn. 29 marca 1919 r. Nr 72).

2.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych o obowiązujących na kolejach polskich w dawnym zaborze rosyjskim przepisach i taryfach na przewóz pasażerów, bagażu i towarów.

Na mocy dekretu Naczelnika Państwa z dnia 7 lutego r. b. (Dziennik Praw Nr. 14, poz. 152) o tymczasowem przekazaniu Ministrowi Kolei Żelaznych prawa wydawania przepisów o przewozie pasażerów, bagażu i towarów, oraz ustalania taryf przewozowych na kolejach polskich, postanawiam w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu oraz Przemysłu i Handlu co następuje:

Art. 1. Wprowadzone na kolejach żelaznych b. wojennego i c. i k. Generał-Gubernatorstwa Lubelskiego przez b. władze okupacyjne austrjacko-węgierskie taryfy na przewóz pasażerów, bagażu i towarów wraz z zamieszczonemi w tychże taryfach przepisami i postanowieniami, a mianowicie:

a) taryfa na przewóz pasażerów, psów i bagażu, wydana przez b. c. i k. Ministerstwo Wojny za Nr 97367 z 1917 r. i obowiązująca od dnia 1 stycznia 1918 r., a następnie podwyższona co do opłat przewozowych od dnia 1 listopada 1918 r., i

b) taryfa na przewóz towarów (prywatnych), zwierząt i nieboszczyków, wydana przez b. c. i k. Ministerstwo Wojny za Nr 71948 z 1916 r. i obowiązująca od dnia 20 grudnia 1916 r., a następnie podwyższona co do opłat przewozowych od dnia 1 listopada 1918 r.

obowiązują nadal na tychże kolejach od czasu przejścia ostatnich do władz polskich.

Art. 2. Również pozostały w swej mocy i obowiązują nadal od czasu przejścia do władz polskich kolei żelaznych w b. wojennem Generał-Guberna-

torstwie Warszawskim przepisy, postanowienia i taryfy na przewóz pasażerów, bagażu i towarów, wprowadzone na tychże kolejach przez b. władze okupacyjne niemieckie, a mianowicie:

a) taryfa na przewóz pasażerów i bagażu z dnia 1 sierpnia 1916 r. wydana przez Wojskową Generalną Dyrekcję Kolejową w Warszawie i zamieszczona między innemi w wydaniu Nr 9 „Amtliches Kursbuch", i

b) taryfa na przewóz towarów (prywatnych), wydana przez b. Wojskową Generalną Dyrekcję Kolejową w Warszawie i obowiązująca od dnia 1 czerwca 1916 r., a następnie podwyższona co do opłat przewozowych ze wszelkiemi zmianami ostatecznie od dnia 15 sierpnia 1918 r.

Art. 3. We wskazanej w artykule 2 b) taryfie na przewóz towarów (prywatnych) na kolejach żelaznych b. Wojennego Generał-Gubernatorstwa Warszawskiego obowiązują od dnia 10 grudnia 1918 r. opłaty przewozowe wraz z opłatami dodatkowemi powiększone o 100% w stosunku do takichże opłat z dnia 15 sierpnia 1916 r.

Art. 4. W powyższych taryfach tak obowiązujących na kolejach b. Wojennego Generał-Gubernatorstwa Lubelskiego, jak i Warszawskiego od dnia przejścia tych kolei do władz polskich nie obowiązują wszystkie ulgi, tyczące się przejazdu wojskowych niemieckich i austrjacko-węgierskich i ich rodzin, oraz przewozu dla tychże wojskowych, lub też do Niemiec i Austro-Węgier różnych towarów.

Warszawa, dn. 31 marca 1919 r.

Kierownik Ministerstwa:
(—) *J. Eberhardt.*

(Dziennik Praw z dn. 8 kwietnia 1919 r. № 30, poz. 254).
(Monitor z dn. 4 kwietnia 1919 r. № 77).

6.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych o zmniejszeniu terminu na załadowanie wagonów węglem kamiennym.

W uzupełnieniu § 3 części I-ej Taryfy tymczasowej na przewóz towarów kolejami państwowemi Okręgu Warszawskiego (część I § 8 Taryfy okupacyjnej niemieckiej z dnia 1 czerwca 1918 r.) zarządzam, aby od dnia 1 kwietnia r. b. aż do odwołania, termin na załadowanie węglem kamiennym wagonów, podstawionych na stacje kolejowe Zagłębia Dąbrowskiego, jak również na linje ładunkowe kopalni, zmniejszony został z 12 na 6 godzin, z pobieraniem za przetrzymanie wagonu ponad 6 godzin osiowego stosownie do taryfy.

Warszawa, dn. 24 marca 1919 r.

Kierownik Ministerstwa
(—) *J. Eberhardt.*

(Dziennik Praw z dn. 8 kwietnia 1919 r. № 30, poz. 255).
(Monitor Polski z dn. 10 kwietnia 1919 r. № 82).

7.

POSTANOWIENIE

Kierownika Ministerstwa Kolei Żelaznych w sprawie zniżki taryfowej na przewóz pątników do Częstochowy i z powrotem.

Na podstawie dekretu Naczelnika Państwa z dn. 7 lutego r. b., ogłoszonego w № 14 „Dziennika Praw“ poz. 152, i w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu, postanawiam, że pątnicy, jadący do Częstochowy i z powrotem partjami nie mniej jak 30 osób, przewożeni będą na kolejach polskich od dnia 1 kwietnia r. b. aż do odwołania w wagonach klasy III za 50% taryfy normalnej.

Warszawa, dn. 27 marca 1919 r.

Kierownik Ministerstwa:
(—) *J. Eberhardt.*

(Dziennik Praw z dn. 8 kwietnia 1919 r. № 30, poz. 256).
(Monitor Polski z dn. 4 kwietnia 1919 r. № 77).

8.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w sprawie ograniczenia terminu ważności biletów kolejowvch.

W uzupdłnieniu § 1 Taryfy tymczasowej na przejaz osób kolejami Dyrekcji Warszawskiej (p. III Taryfy okupacyjnej niemieckiej z dnia 1 sierpnia 1916 r.) niniejszym zarządzam, aby poczynając od 1 kwietnia r. b. aż do odwołania, osobom, które wykupiły bilet na odległości, nie przenoszącej 150 klm., prawo wyjazdu przysługiwało tylko w ciągu dnia wykupu biletu.

Kierownik Ministerstwa:
(—) *J. Eberhardt.*

Warszawa, dn. 1 kwietnia 1919 r.

(Dziennik Praw z dn. 1 kwietnia 1919 r. № 30, poz. 257).
(Monitor Polski z dn. 5 kwietnia 1919 r. № 78).

9.

USTAWA

z dnia 11 kwietnia 1919 r. o budowie linji kolejowej Łódź—Kutno—Płock.

Art. 1. Poleca się Ministrowi Kolei przystąpić do budowy linji kolei normalnej Łódź—Kutno—Płock.

Art. 2. Trasę ostateczną linji, oraz projekty: zarówno ogólny, jak i szczegółowy zatwierdzi Minister Kolei.

Art. 3. System wykonania robót, jako też system prowadzenia eksploatacji zatwierdzi Rada Ministrów na wniosek Ministra Kolei.

Art. 4. W celu zatrudnienia bezrobotnych do robót ziemnych kolei Łódź—Kutno—Płock przystąpi się niezwłocznie, tymczasowo na rachunek ogólnego kredytu na nowe roboty, przyznanego w pierwszym półroczu 1919 r:

Art. 5. Kosztorys ostateczny budowy, jako też plan jej sfinansowania, zatwierdzi Rada Ministrów na wniosek Ministra Kolei.

Art. 6. Kredyt na rok bieżący w ilości 15,000,000 mk. uchwala się.

Marszałek:
(—) *Trąmpczyński.*
Prezydent Ministrów:
(—) w. z. *S. Wojciechowski.*
Minister Kolei Żelaznych:
(—) *J. Eberhardt.*

(Dziennik Praw z dn. 17 kwietnia 1919 r. № 32, poz. 266).

10.

USTAWA

z dnia 11 kwietnia 1919 r. o budowie linji kolejowej Płock—Sierpc i przebudowie wązkotorowej linji Nasielsk—Sierpc.

Art. 1. Poleca się Ministrowi Kolei przystąpić do budowy linji kolei normalnej Płock—Sierpc i przebudowy na normalną wązkotorowej linji Nasielsk—Sierpc.

Art. 2. Trasę ostateczną linji, oraz projekty zarówno ogólne, jak szczegółowe zatwierdza Ministerstwo Kolei.

Art. 3. System wykonania robót, jako też system prowadzenia eksploatacji zatwierdzi Rada Ministrów na wniosek Ministra Kolei Żelaznych.

Art. 4. W celu zatrudnienia bezrobotnych do robót ziemnych, do przebudowy linji Nasielsk—Sierpc i budowy Płock—Sierpc przystępuje się niezwłocznie, tymczasowo na rachunek ogólnego kredytu na nowe roboty, przyznanego w pierwszem półroczu 1919 r.

Art. 5. Kosztorys ostateczny budowy, jako też plan sfinansowania, zatwierdzi Rada Ministrów na wniosek Ministra Kolei.

Marszałek:
(—) *Trąmpczyński.*
Prezydent Ministrów:
(—) w. z. *S. Wojciechowski.*
Minister Kolei Żelaznych:
(—) *J. Eberhardt.*

(Dziennik Praw z dn. 17 kwietnia 1919 r. № 32, poz. 267).

11.
USTAWA

z dnia 11 kwietnia 1919 r. o budowie linji kolejowej Kutno—Strzałków.

Art. 1. Poleca się Ministrowi Kolei przystąpić do budowy linji kolei normalnej Strzałków—Kutno.

Art. 2. Trasę ostateczną linji, oraz projekty: zarówno ogólny, jak szczegółowy zatwierdzi Minister Kolei.

Art. 3. System wykonania robót, jako też system prowadzenia eksploatacji zatwierdzi Rada Ministrów na wniosek Ministra Kolei.

Art. 4. W celu zatrudnienia bezrobotnych, do robót ziemnych kolei Strzałków—Kutno przystąpi się niezwłocznie, tymczasowo na rachunek ogólnego kredytu na nowe roboty, przyznanego w I-ym półroczu 1919 r.

Art. 5. Kosztorys ostateczny budowy, jako też plan jej sfinansowania zatwierdzi Rada Ministrów na wniosek Ministra Kolei.

Art. 6. Kredyt niezbędny na bieżący rok w ilości dziesięciu milionów marek uchwala się.

Marszałek:
(—) *Trąmpczyński.*
Prezydent Ministrów:
(—) w. z. *S. Wojciechowski.*
Minister Kolei Żelaznych:
(—) *J. Eberhardt.*

(Dziennik Praw z dn. 17 kwietnia 1919 r. № 32, poz. 268).

12.
ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych o sposobie obliczania opłat za przewóz ładunków wagonowych.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego r. b. № 152 i w myśl porozumienia z Ministerstwami Skarbu, oraz Przemysłu i Handlu zarządzam, aby w uzupełnieniu Części II A. I. 3 niemieckiej taryfy okupacyjnej (§ 3 Części II Tymcz. taryfy kolejowej Okręgu Warszawskiego), od dnia 15 kwietnia r. b. aż do odwołania — opłata za przewóz towarów, wysyłanych w pełnych ładunkach wagonowych, obliczana była za rzeczywistą wagę przesyłek, conajmniej jednak za 10,000 kg., bez względu na siłę nośną użytego do przewozu wagonu.

Wyjątek od tej zasady ogólnej stanowić mają:

a) niżej wyszczególnione towary, przy przewozie których w wagonach siły nośnej wyższej nad 10,000 kg., opłata oblicza się za wagę rzeczywistą ładunku, nie mniej jednak, niż za siłę nośną użytego do przewozu wagonu:

Buraki cukrowe i pastewne.

Cegły i dachówki wszelkiego rodzaju, nieglazurowane i nieopakowane, albo też przekładane luźno słomą, sianem i t. d.

Kamienie nieobrobione, oraz łupane i mielone, za wyjątkiem azbestu, krzemienia, kryolitu, szmergla.

Odpadki buraczane, jak wierzchy, nać, spody i korzenie.

Płatki buraczane po usunięciu z nich soku cukrowego, pozostałość po dyfuzji w stanie mokrym.

Rudy wszelkie.

Szaber, za wyjątkiem marmurowego.

Węgiel kamienny, szlaka węglowa, brykiety.

Wytłoczyny kartoflane.

Żwir, piasek i glina.

Żużle wszelkie.

b) Niżej wyszczególnione towary, za przewóz których opłata oblicza się: przy użyciu wagonów o sile nośnej od 10,000 kg. do 15,000 kg. za rzeczywistą wagę, nie mniej jednak, niż za 10,000 kg., przy użyciu wagonów wyższej siły nośnej nad 15,000 kg. — nie mniej, niż za 15,000 kg.:

Koks wszelki.

Popiół koksowy.

Szlaka koksowa.

Warszawa, dn. 9 kwietnia 1919 r.

Kierownik Ministerstwa:
(—) *J. Eberhardt.*

(Dziennik Praw z dn. 17 kwietnia 1919 r. № 32, poz. 269).
(Monitor z dn. 11 kwietnia 1919 r. № 83).

13.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych o zastosowaniu do przewozu ziemniaków w ładunkach wagonowych taryfy klasy Nr. 3.

Na zasadzie dekretu Naczelnika Państwa z dnia 7 lutego r. b. № 152 i osiągniętego porozumienia z Ministerstwami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu postanawiam, aby z dn. 16 kwietnia r. b., aż do odwołania, do wagonowych transportów ziemniaków-sadzeniaków stosowaną była: na kolejach okręgu warszawskiego taryfa klasy 3-ej, a na kolejach okręgu radomskiego — wyjątkowa taryfa № 3.

Warszawa, dn. 12 kwietnia 1919 r.

Kierownik Ministerstwa:
(—) *J. Eberhardt.*

(Dziennik Praw z dn. 25 kwietnia 1919 r. № 34, poz. 275).
(Monitor Polski z dn. 16 kwietnia 1919 r. № 87).

14.

ROZPORZĄDZENIE

o zniesieniu sekwestru i ograniczeń przewozu wewnętrznego surowców i wyrobów włóknistych.

Art. 1. Na mocy dekretu z dnia 27 stycznia 1919 r. znosi się sekwestr i ograniczenia przewozu wewnętrznego następujących surowców i wyrobów włóknistych:

1. Pokrzywy w stanie surowym i obrobionym.
2. Chodników z materjałów włóknistych, z linoleum i ceraty.
3. Ceraty.
4. Linoleum.
5. Haftów.
6. Koronek.
7. Wstążek.
8. Tkanin: jedwabi, pluszy, aksamitów, batystów.
9. Ubrań i konfekcji damskich i dziecinnych, sweatrów trykotowych damskich i dziecinnych.
10. Kapeluszy i czapek.
11. Filców.
12. Tkanin meblowych i dekoracyjnych, portjer, serwet meblowych.
13. Firanek i tiulów.
14. Pasmanterji.
15. Tkanin papierowych i wyrobów z nich.

Art. 2. Rozporządzenie niniejsze nabiera mocy obowiązującej z dniem ogłoszenia w Monitorze Polskim.

Warszawa, dn. 22 lutego 1919 r.

Minister Przemysłu i Handlu:
(—) *Hącia.*
Szef Sekcji:
(—) *Brzeziński.*

(Monitor Polski z dn. 5 marca 1919 r. № 52).

15.

ROZPORZĄDZENIE

o zniesieniu sekwestru i ograniczeń przewozu wewnętrznego worków i sznurów.

Art. 1. Na mocy dekretu z dnia 27 stycznia 1919 r. znosi się sekwestr i ograniczenia przewozu wewnętrznego:

1) worków,
2) sznurów, postronków, powrozów i szpagatów.

Art. 2. Rozporządzenie niniejsze nabiera mocy obowiązującej z dniem ogłoszenia w Monitorze Polskim.

Warszawa, dn. 27 lutego 1919 r.

Minister Przemysłu i Handlu:
(—) *Hącia.*
Szef Sekcji:
(—) *St. Brzeziński.*

(Monitor Polski z dn. 5 marca 1919 r. № 52).

16

ROZPORZĄDZENIE

o zniesieniu ograniczeń przewozu wewnętrznego szczeciny, włosia końskiego i wyrobów z tych surowców.

Art. 1. Na mocy dekretu z dnia 27 stycznia 1919 r. znoszą się ograniczenia przewozu wewnętrznego szczeciny, włosia końskiego i wyrobów z tych surowców, jak to: szczotek, mioteł, miotełek i pędzli.

Art. 2. Rozporządzenie niniejsze nabiera mocy obowiązującej z dniem ogłoszenia w Monitorze Polskim.

Warszawa, dn. 26 lutego 1919 r.

Minister Przemysłu i Handlu:
(—) *Hącia.*
Szef Sekcji:
(—) *St. Brzeziński.*

(Monitor Polski z dn. 6 marca 1919 r. № 53).

17.

ROZPORZĄDZENIE

o zniesieniu sekwestru i ograniczeń przewozu wewnętrznego niektórych chemikalji.

Art. 1. Na mocy dekretu z dnia 27 stycznia 1919 r., znosi się sekwestr i ograniczenia przewozu wewnętrznego następujących chemikalji:

Ałun, azbest i wyroby azbestowe, boraks, brausztein, celuloid, dekstryna, eter, kaolina, kamfora, kamień winny, kazeina, kwas cytrynowy, kwas pikrynowy, kwas solny, kwas winny, koperwas miedziany (siarczan miedzi), octan wapnia (szare wapno), siarek antymonu, sodan krezolu, sól glauberska, sole glinowe (siarczan glinu), szkło wodne, wapno chlorowe (chlorek).

Art. 2. Rozporządzenie niniejsze nabiera mocy obowiązującej z dniem ogłoszenia w Monitorze Polskim.

Warszawa, dn. 5 marca 1919 r.

Minister Przemysłu i Handlu:
(—) *Hącia.*
Szef Sekcji
(—) *St. Brzeziński.*

(Monitor Polski z dn. 11 marca 1919 r. № 57).

18.

ROZPORZĄDZENIE

o zniesieniu sekwestru i ograniczeń przewozu wewnętrznego odpadków zwierzęcych, klejów oraz wosku.

Art. 1. Na mocy dekretu z dnia 27 stycznia 1919 r. znosi się sekwestr i ograniczenia przewozu wewnętrznego:

a) odpadków zwierzęcych, jak to: kopyta, nogi bydlęce i rogi oraz wyrobów z tychże;

b) klejów wszelkiego rodzaju i żelatyny;

c) wosku pszczelnego.

Art. 2. Rozporządzenie niniejsze nabiera mocy obowiązującej z dniem ogłoszenia w Monitorze Polskim.

Warszawa, dn. 6 marca 1919 r.

Minister Przemysłu i Handlu:
(—) *Hącia.*
Szef Sekcji:
(—) *St. Brzeziński.*

(Monitor Polski z dn. 13 marca 1919 r. № 59).

19.

ROZPORZĄDZENIE

o zniesieniu sekwestru i ograniczeń przewozu wewnętrznego przetworów destylacji węgla kamiennego i drzewa oraz tektury surowej i smołowcowej.

Art. 1. Na mocy dekretu z dnia 27 stycznia 1919 r. znosi się sekwestr i ograniczenia przewozu wewnętrznego:

a) następujących przetworów destylacji węgla kamiennego i drzewa — asfalt, karbolineum, olej gazowy, solwent = nafta, smoła drzewna, smołowiec (pak), szelak, terpentyna, węgiel drzewny;

b) tektury surowej i papy (tektury) smołowcowej.

Art. 2. Rozporządzenie niniejsze nabiera mocy obowiązującej z dniem ogłoszenia w Monitorze Polskim.

Warszawa, dn. 7 marca 1919 r.

Minister Przemysłu i Handlu:
(—) *Hącia.*
Szef Sekcji:
(—) *St. Brzeziński.*

(Monitor Polski z dn. 13 marca 1919 r. № 59).

20.

ROZPORZĄDZENIE

o zniesieniu sekwestru i ograniczeń przewozu wewnętrznego wyrobów żelaznych, stalowych i żeliwnych.

Art. 1. Na mocy dekretu z dnia 27 stycznia 1919 roku znosi się sekwestr i ograniczenia przewozu wewnętrznego przedmiotów metalowych, a mianowicie:

1) drutu żelaznego poniżej 5 mm. średnicy,
2) sprężyn żelaznych,
3) odlewów stalowych i żeliwnych nieobrobionych,
4) przedmiotów kutych fasonowych nieobrobionych stalowych i żelaznych.

Art. 2. Rozporządzenie niniejsze nabiera mocy obowiązującej z dniem ogłoszenia w Monitorze Polskim.

Warszawa, dn. 8 marca 1919 r.

Minister Przemysłu i Handlu:
(—) *Hącia.*
Szef Sekcji:
(—) *St. Brzeziński.*

(Monitor Polski z dn. 17 marca 1919 r. № 62).

21.

ROZPORZĄDZENIE

o poborach cywilnych zmobilizowanych pracowników Kolei Państwowych.

W wykonaniu art. 11 Dekretu z dnia 27 grudnia 1918 r. № 424 o mobilizacji wojsk kolejowych i służbie na polskich kolejach wojskowych (Dz. R. Wojsk. № 14 z dnia 30 grudnia 1918 r.) zarządza się tymczasowo aż do ustawodawczego uregulowania tej sprawy:

I. Stali pracownicy kolei państwowych, pełniący służbę wojskową, otrzymywać będą oprócz należytości wojskowych następujące procenta ich dotychczasowych poborów cywilnych:

a) żonaci, względnie wdowcy z dziećmi lub kawalerowie, mający obowiązek utrzymywania rodzin 80%;

b) kawalerowie bez obowiązku utrzymywania rodzin 50%.

II. Pracownicy dziennie płatni, którzy pełnią służbę kolejową nie mniej, niż rok, w razie powołania ich do służby wojskowej otrzymują jednorazowo miesięczny zarobek i pobierają od pierwszego następującego miesiąca:

a) żonaci, względnie wdowcy z dziećmi lub kawalerowie, mający obowiązek utrzymywania jednego członka rodziny $^1/_3$;

b) żonaci z jednem dzieckiem lub kawalerowie z obowiązkiem utrzymywania dwóch członków rodziny $^1/_2$;

c) żonaci z dwojgiem lub więcej dzieci $^2/_3$ części dotychczasowego wynagrodzenia.

III. Pracownicy, pozostający w rezerwie kolejowej, o ile przedtem pracowali na kolei przynajmniej przez rok, otrzymują w razie powołania do służby wojskowej oznaczone wyżej pod a), b) i c) części poborów, obliczone według wypłacanych im należności w rezerwie.

IV. W ustępach I, II i III wykazane dodatki procentowe, względnie części płac cywilnych otrzymują pracownicy kolei w razie pełnienia służby wojskowej poza ostatniem stałem miejscem służbowem, względnie zamieszkania. Pełniący służbę wojskową w miejscu dotychczasowego pobytu otrzymują jedynie połowę tych poborów.

V. W wypadkach zastosowania powyższych przepisów tracą moc obowiązującą ogólne przepisy o zasiłkach dla rodzin pracowników, którzy pełnią służbę wojskową.

VI. Zastosowanie powyższych przepisów wchodzi w życie od dnia rozpoczęcia służby w wojsku polskiem.

Warszawa, dn. 6 marca 1919 r.

Gen. Por.
(—) *Józef Leśniewski.*
Min. Kol. Żel.
(—) *J. Eberhardt.*
Minister Skarbu
w. z. (—) *Byrka.*

(Monitor Polski z dn. 18 marca 1919 r. № 63).

22.

ROZPORZĄDZENIE

o zniesieniu sekwestru i ograniczeń przewozu wewnętrznego wyrobów papierniczych.

Art. 1. Na mocy dekretu z dnia 27 stycznia 1919 r. znosi się sekwestr i ograniczenia przewozu wewnętrznego następujących wyrobów papierniczych:

1) papier drukowy w arkuszach, 2) papier kancelaryjny, listowy i kajetowy, 3) tektury i wyroby z tektury, 4) wyroby z papieru, 5) galanterja papierowa, 6) materjały piśmienne, 7) papier mundsztukowy w rolach i arkuszach, 8) papier pakowy, 9) tapety, 10) papiery ozdobne, 11) bibułka kolorowa w arkuszach i wyrobach, 12) papier pergaminowy, 13) papier rysunkowy.

Art. 2. Rozporządzenie niniejsze nabiera mocy obowiązującej z dniem ogłoszenia w Monitorze Polskim.

Uwaga. Utrzymane zostają nadal dotychczasowe ograniczenia na: papier rotacyjny, bibułkę papierosową w bobinach i arkuszach, cellulozę (błonnik) oraz makulaturę i odpadki papierowe.

Warszawa, dn. 13 marca 1919 r.

Minister Przemysłu i Handlu:
(—) *Hącia.*
Szei Sekcji:
(—) *St. Brzeziński.*

(Monitor Polski z dn. 22 marca 1919 r. № 67).

23.

ROZPORZĄDZENIE.

Podaje się do wiadomości ogólnej, że skrócony adres telegraficzny dla depesz, przesyłanych do Ministerstwa Przemysłu i Handlu, przyjęty został przez wyraz „Przemhan".

Warszawa, dn. 20 marca 1919 r.

Minister Przemysłu i Handlu:
(—) *Hącia.*

(Monitor Polski z dn. 24 marca 1919 r. № 68).

24.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych o zmniejszeniu terminu na załadowanie wagonów węglem kamiennym.

W uzupełnieniu § 3 części II-ej Taryfy tymczasowej na przewóz towarów kolejami państwowemi Okręgu Warszawskiego oraz p. III części II-ej Taryfy tymczasowej na przewóz towarów kolejami państwowemi Okręgu Radomskiego, zarządzam, aby od dnia 1 kwietnia r. b. aż do odwołania—termin na załadowanie węglem kamiennym wagonów, podstawianych na stacje kolejowe Zagłębia Dąbrowskiego, jak również na linje ładunkowe kopalni, zmniejszony został z 12 do 6 godzin, z pobieraniem za przetrzymanie wagonu ponad 6 godzin osiowego stosownie do taryfy.

Warszawa, dn. 24 marca 1919 r.

Kierownik Ministerstwa:
(—) *J. Eberhardt.*

(Monitor Polski z dn. 28 marca 1919 r. № 71).

25.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Spraw Wewnętrznych o wprowadzeniu czasu letniego.

Na zasadzie uchwały Rady Ministrów z dn. 1 kwietnia 1919 r. zarządzam, co następuje:

Zegary publiczne w całym Państwie należy dnia 15 kwietnia 1919 r. o godz. 2-ej w nocy podług dotychczasowej rachuby przesunąć o godzinę naprzód, t. j. na 3-ą po północy.

Warszawa, dn. 5 kwietnia 1919 r.

Minister Spraw Wewnętrznych:

(—) *S. Wojciechowski.*

(Monitor Polski z dn. 8 kwietnia 1919 r. № 80).

26.

ROZPORZĄDZENIE

Ministerstwa Aprowizacji, Wydział III/M z dnia 5 kwietnia 1919 r. Nr. 127378,

wydane na podstawie § 2 rozporządzenia Ministra Aprowizacji z dnia 4-go kwietnia 1919 r. № 127377, wprowadzające częściowe ograniczenie wolnego obrotu bydłem, świniami, owcami, kozami, mięsem, przetworami mięsnemi, tłuszczami wieprzowemi, masłem, mlekiem, jajami, drobiem, rybami, owocami, jarzynami do powiatów granicznych ziem byłej Kongresówki.

§ 1.

Wolny obrót bydłem, świniami, owcami, kozami, mięsem, przetworami mięsnemi, tłuszczami wieprzowemi, masłem, mlekiem, jajami, drobiem, rybami, owocami, jarzynami ogranicza się w ten sposób, że przewóz lub przegon z którejkolwiek miejscowości Państwa do miejscowości, położonej w powiatach: Olkusz, Dąbrowa, Będzin, Częstochowa, Nieszawa, Lipno, Rypin, Sierpc, Mława, Przasnysz, Ostrołęka, Kolno, Łomża, Wysokie-Mazowieckie, Sokołów, Konstantynów, Biała, Siedlce, Włodawa, Chełm i Hrubieszów zależny jest od każdorazowego zezwolenia Ministerstwa Aprowizacji.

§ 2.

Zarządom Kolejowym nie wolno przyjmować przesyłek bydła, świń, owiec, kóz, mięsa, przetworów mięsnych, tłuszczów wieprzowych, masła, jaj, drobiu, ryb, owoców, jarzyn, mleka do powiatów wyszczególnionych w § 1 bez przepisanych zezwoleń przewozowych.

Zezwolenia przewozowe należy przy nadaniu do przewozu przymocować trwale do listu przewozowego i ostemplować pieczęcią urzędową stacji załadowania.

Przymus zezwoleń przewozowych obowiązuje równie przy przesyłkach wojskowych.

§ 3.

Rozporządzenie to wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Aprowizacji:
(—) *Antoni Minkiewicz.*

(Monitor Polski z dn. 22 kwietnia 1919 r. № 90).

27.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Aprowizacji w Warszawie, z dnia 4 kwietnia 1919 r. Nr. 127377,

wprowadzające na całym terytorjum Państwa wolny obrót bydłem, świniami, owcami, kozami, mięsem, przetworami mięsnemi, tłuszczami wieprzowemi, masłem, mlekiem, jajami, drobiem, rybami, owocami i jarzynami.

§ 1.

Obrót bydłem, świniami, owcami, kozami, mięsem, przetworami mięsnemi, tłuszczami wieprzowemi, masłem, mlekiem, jajami, drobiem, rybami, owocami i jarzynami jest w zasadzie wolnym, a zatem przewóz i przegon w całym Państwie bez względu na dawne kordony ma się odbywać bez jakichkolwiek zezwoleń przewozowych, lecz jedynie z zachowaniem przepisów policyjno-weterynaryjnych.

§ 2.

Celem zapobieżenia przemytnictwu za granicę Państwa, upoważnia się Sekcje Ministerstwa Aprowizacji do wydania rozporządzeń, ograniczających wolny obrót do niektórych miejscowości, położonych na podległem im terytorjum.

§ 3.

Kto przekracza postanowienia rozporządzeń, wydanych w myśl § 2, podlega karze w myśl obowiązujących przepisów.

§ 4.

Rozporządzenie to wchodzi w życie natychmiast, a równocześnie tracą moc prawną wszystkie dotychczasowe rozporządzenia w tym przedmiocie wydane.

Minister Aprowizacji:
(—) *Antoni Minkiewicz.*

(Monitor Polski z dn. 22 kwietnia 1919 r. № 90).

28.

WYCIĄG

z Instrukcji do dekretu Rady Ministrów z dnia 7 lutego 1919 r.

III.

Przepisy o pozwoleniu na przewóz.

§ 1.

Ograniczenia przy przewozie skór gotowych znoszą się.

§ 2.

Ograniczenia przewozowe zachowują się tylko dla skór surowych, garbników i ekstraktów, dla których przewozu potrzebne są odpowiednie przepustki, wydawane przez Wydział Surowców Wojennych Ministerstwa Przemysłu i Handlu w Warszawie.

Warszawa, dn. 5 kwietnia 1919 r.

Minister Przemysłu i Handlu:
(—) *Hącia.*

Szef Sekcji:
(—) *St. Brzeziński.*

(Monitor Polski z dn. 22 kwietnia 1919 r. № 90).

29.

ROZKAZ

dzienny, odnośnie przejęcia przez władze wojskowe istniejącej Straży Kolejowej.

1) Straż Kolejowa dotychczasowa, zorganizowana przez Ministerstwo Kolei Żelaznych, przechodzi z dniem 28 kwietnia r. b. na czas wojny pod rozkazy Ministerstwa Spraw Wojskowych i wchodzi w skład siły zbrojnej Państwa.

2) Przy pełnieniu obowiązków służbowych przysługują Straży te same prawa i stosują się do niej te same ogólne przepisy, co i dla Straży Wojskowych.

3) Poza obowiązkami, określonemi „Instrukcją Tymczasową“, zatwierdzoną przez Ministra Kolei Zelaznych w dniu 3 lutego r. b. Straż przyjmuje na siebie:

ochronę transportów wojskowych, oraz zabezpieczenie wszelkich objektów, dotyczących Kolei, o znaczeniu wojskowym.

4) Dowódców Straży Kolejowej, mianowanych przez Ministerstwo Kolei Żelaznych, zatwierdza się na ich stanowiskach.

5) Poza nowemi obowiązkami, wyrażonemi w punktach 1 do 3, Tymczasowa Instrukcja dla Straży Kolejowej, wydana przez Ministerstwo Kolei

Żelaznych w Monitorze Polskim z dn. 13 marca 1919 r. № 59, okólnik № 47, pozostaje w prawnej mocy aż do dalszych rozporządzeń.

Warszawa, dn. 28 kwietnia 1919 r.

Za Ministra Spraw Wojskowych:
(—) *Sosnkowski*, Generał-Porucznik.
Kierownik Ministerstwa Kolei Żelaznych:
(—) *J. Eberhardt.*

(Monitor Polski z dn. 30 kwietuia 1919 r. № 97).

30.

Zgadzam się:
21/III. (—) *J. Eberhardt.*

KRÓTKA INSTRUCJA

dla wydziałów spraw wojskowych przy Dyrekcjach Kolei Państwowych „O powołaniu kolejarzy w wieku popisowym do wojska“.

Wszyscy pracownicy kolejowi w wieku popisowym obowiązani są do stawienia się przed komisją poborową.

W każdej Dyrekcji do przeprowadzania czynności, związanych z poborami upoważniony jest Wydział Spraw Wojskowych, na żądanie którego poszczególne Wydziały Dyrekcji sporządzają imienne listy popisowych, z podziałem pracowników na niezbędnych dla służby na kolei i na zbędnych.

W listach tych winny być wykazane: imię i nazwisko, data urodzenia, stanowisko służbowe, przynależność (ziemia, powiat, miasto lub wieś) i czas jak długo ten pracownik służy na kolei.

Wydział Spraw Wojskowych Dyrekcji na podstawie zebranych danych zestawia 3 oddzielne imienne listy.

1. *Lista niezbędnych dla kolei pracowników, mających całkowity rok służby.*

W tej liście zostają zamieszczeni ci tylko, którzy służyli na kolejach jakiegokolwiek zaboru lub w państwach zaborczych nie mniej niż rok jeden. Czas służby musi być wykazany albo oryginalnemi dokumentami lub też drogą zaświadczenia kilku pracowników kolejowych, znających osobiście odnośnego popisowego i potwierdzonego podpisem zwierzchnika.

O uwolnieniu pracowników tej kategorji Wydział Spraw Wojskowych poczyni starania w drodze służbowej za pośrednictwem D. O. L. K., wypełniając legitymację według wzoru A, która staje się ważną po złożeniu podpisu i pieczęci Dowódcy Dolk'a.

Z legitymacją tą popisowy stanie przed komisją poborową. W razie uznania poborowego jako „uzdolnionego do służby wojskowej“ komisja odbiera wspomnianą legitymację i wyda poborowemu kartę powołania do wojska. W przeciwnym razie wyda mu kartę „niezdolności do wojska“, zwracając mu legitymację.

Kartę powołania do wojska popisowy zwróci do Wydziału Spraw Wojskowych przy Dyrekcji, która poczyni co do wszystkich „powołanych do wojska“ starania o zwolnienie ich ze służby wojskowej, załączając do listy takich pracowników wszystkie karty powołania. W liście tej Wydział Spraw Wojskowych winien krótko uzasadnić niezbędność tych pracowników i skierować ją do odnośnego D. O. L. K., które po zaopinjowaniu odeśle do Ministerstwa Spraw Wojskowych z prośbą o zwolnienie ich od służby wojskowej.

Jednakże aby każdy popisowy mógł wylegitymować się przed odnośnymi organami wojskowymi, że względem niego wszczęto kroki w celu zwolnienia go od służby wojskowej, D. O. L. K. wyda imienne poświadczenie (według wzoru B) na ręce istniejących przy Dyrekcji Wydziałów Spraw Wojskowych.

Poświadczenie to zapewni pracownika, że służbę kolejową ma on prawo pełnić nadal bez przeszkody i pozostaje ważnym do czasu definitywnego załatwienia jego zwolnienia przez Ministerstwo Spraw Wojskowych.

Do tej kategorji niezbędnych pracowników, w drodze wyjątku, w roku 1919 mogą być zaliczeni słuchacze kursów na pomocników zawiadowców i telegrafistów, oraz inżynierowie praktykanci Wydziału mechanicznego, choćby i nie mieli roku służby kolejowej, o ile zostali zaciągnięci na listę pracowników przed dniem 1 marca 1919 r.

II. Lista pracowników, nie mających roku służby oraz pracowników zbędnych dla kolei.

Druga lista zawierać winna tych pracowników, którzy są zbędni na kolei; do nich zaliczają się również i ci, którzy służyli gdziekolwiekbądź na kolei mniej niż jeden rok, lecz więcej jednakże niż 6 miesięcy. Listę tę należy w tej samej drodze jak i w punkcie I przedłożyć odnośnym władzom, że pracownicy ci, jako fachowi, lecz zbędni dla służby kolejowej, oddani być mogą do pułku kolejowego. Do komisji poborowych pracownicy tej kategorji stają z legitymacjami podług wzoru C.

III. Lista pracowników mających pół roku lub niżej tego.

Trzecia lista obejmuje pracowników kolejowych pracujących na kolei pół roku lub poniżej, którzy oddani będą do służby wojskowej wogóle. Ci ostatni nie otrzymują żadnej legitymacji przed komisją poborową i w razie niezdolności do służby wojskowej pozostają nadal na służbie kolejowej, aż do czasu ponownego powołania ich przed komisję lub przyznania ich później przy następnem powołaniu zdolnymi do pełnienia służby wojskowej.

Szef Sekcji Kolejowej:
(—) *Krzyżanowski.*
z r. (—) *Morbitzer*, kpt.
17. III. 1919.
Za zgodność:
(—) *Kuczyński.*

Sztab Generalny Wojsk Polskich
Centralne Kierown. Transportów

Dowództwo Okręgu Linji Kolejowych w . . . . . *Odpis.*

(Wzór A)

Legitymacja.

Poświadcza się niniejszem, że . . . (imię i nazwisko) . . urodzony dnia. . . . . roku, w . . . . przynależny do . . . (gmina) . . . jako . . (rodzaj czynności) Dyrekcji Kolejowej w . . . . jest niezbędnym dla służby kolejowej.

W razie uznania tegoż za zdolnego do służby wojskowej, proszę mu wydać kartę powołania i odesłać z powrotem do przełożonej władzy kolejowej, w której ma pełnić nadal obowiązki swoje służbowe, aż do załatwienia reklamacji przez Minist. Spraw Wojskowych.

W sprawie odroczenia służby wojskowej popisowego Dyrekcja Kolei Państwowych w . . . . poczyni starania w Ministerstwie Spraw Wojskowych.

. . . ., dnia . . . . 1919 r.

Pieczęć

(Podpis Dowódcy Dolk)

Dowództwo Okręgu Linij kolejowych w . . . . . . *Odpis.*

(Wzór B)

Poświadczenie Nr. . . . . .

. . . (imię i nazwisko) . . . . ., . . . (funkcja kolejowa) . Dyrekcji Kolei Państwowych w . . . . . . uznany jako uzdolniony do służby wojskowej przez komisję poborową w. . . . . w dniu . . . . . . 1919 r., pozostaje nadal w służbie kolejowej jako stały pracownik kolejowy.

W kwestji odroczenia temuż służby wojskowej poczyniono starania w Ministerstwie Spraw Wojskowych za № . . . z dnia . . . . 1919 r.

. . . ., dnia . . . . 1919 r.

Pieczęć

(Podpis Dowódcy Dolk.)

Dowództwo Okręgu Linji Kolejowej w . . . . *Odpis.*

(Wzór C)

Legitymacja.

. . . (imię i nazwisko) . . urodzony dnia . . . . 19 . . r. w . . . ., przynależny do gminy . . . . pełnił służbę kolejową w okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych w . . . . przez przeciąg . . . miesięcy i jest zbędnym dla dalszej służby kolejowej.

W razie uznania tegoż za zdolnego do służby wojskowej, należy mu wydać powołanie do służby wojskowej, do pułku kolejowego w . . . . i tamże go odesłać.

Pieczęć

. . . ., dnia . . . . 1919 r.

(Podpis Dowódcy Dolk.)

31.

POSTANOWIENIE

Ministra Kolei Żelaznych z dn. 26 marca 1919 r. za Nr. 4244 w przedmiocie żetonów na dożywotni przejazd kolejami.

Wydane przez b. Zarządy dróg żelaznych prywatnych w b. Królestwie Kongresowem: Warszawsko-Wiedeńskiej, Warszawsko-Terespolskiej, Nadwiślańskiej i Dęblińsko-Dąbrowskiej, oraz dróg żelaznych Łódzkiej i Herby-Kieleckiej, żetony na dożywotni bezpłatny przejazd temi drogami utrzymują ważność *dla obywateli polskich* na zasadach poniższych:

1) żeton daje prawo bezpłatnego dożywotniego przejazdu tej osobie, w tej klasie i na tej przestrzeni kolei żelaznych której i na które był pierwotnie wydany;

2) *żeton bez świadectwa i świadectwo bez żetonu nie mają znaczenia*, okaziciele samego żetonu lub samego tylko świadectwa będą uważani za bezbiletowych;

3) świadectwa żetonowe, wydane przez Zarządy dróg, na początku niniejszego wspomnianych, winne być w ciągu roku jednego, t. j. do dnia 1-go kwietnia 1920 r., zamienione w Ministerstwie Kolei Żelaznych na świadectwa polskie; *po tym zaś terminie tracą moc obowiązującą;*

4) w razie wątpliwości służba pociągowa lub kontrolująca ma prawo żądać udowodnienia tożsamości osoby, przedstawiającej żeton i świadectwo.

Z podaniem o zamianę świadectw na polskie, należy się zwracać do Sekcji Administracyjnej Ministerstwa Kolei Żelaznych.

(—) *J. Eberhardt.*

Szef Sekcji

(—) *J. Śniechowski.*

32.

M. K.

KANCELARJA.

2 kwietnia 1919 r.
№ 5694.

OKÓLNIK

do pp. Prezesów Dyrekcji Warszawskiej i Radomskiej.

W celu ujednostajnienia w załatwianiu spraw szkolnych, związanych z koleją ze względu na pomoc, jaką Ministerstwo Kolei chce okazać pracownikom kolei w kształceniu ich dzieci, zalecam tymczasowo co następuje:

1) Co do ochron: należą one do Zarządu Ministerstwa Zdrowia Publicznego i do niego należy się zwracać o pozwolenie otworzenia ochrony. Koło oświatowe danej stacji przedstawia potrzebę jej urządzenia i wykazuje ilość kwalifikujących się do niej dzieci w wieku 4—7 lat, oraz sumę potrzebnych na urządzenie ochrony pieniędzy, popartą odpowiedniemi danemi, poświadczonemi przez inspektora ruchu lub drogowego. Kolej, t. j. Ministerstwo, ewentualnie Dyrekcje dają pieniądze w $\frac{1}{2}$ kosztu na lokal, opał i światło oraz na pomoce szkolne, resztę dają rodzice dzieci, korzystających z ochrony. Ochroniarki opłacane być winny przez Ministerstwo Zdrowia, a w razie jego odmowy przez miejscowe koło oświatowe.

2) Szkoły elementarne, powszechnemi zwane, dzielą się na 4, 5, 7-letnie, obejmują dzieci od 7—14 lat wieku, dają wykształcenie 4-klasowe według dawnego podziału cenzusu naukowego szkół średnich. Po ukończeniu 7-letniej szkoły powszechnej, uczniowie według projektu Ministerstwa Oświaty, będą podobno mogli przejść bezpośrednio do szkół średnich. Nauka bezpłatna. Szkoły te są pod zarządem Ministerstwa Oświaty: ono daje nauczycieli, którzy według żądań Ministerstwa tego, muszą być jego urzędnikami, a nie kolei i z tego powodu nie korzystają z praw przynależnych pracownikom kolei. Dla polepszenia ich doli Dyrekcje dodają do pensji 150-markowy dodatek miesięczny oraz równoznacznik pieniężny zaświadczenia takie, jakie dają gminy i miasta według normy, wskazanej w dołączonej tablicy.

Ministerstwo Oświaty nie zgadza się na udział w Radach Szkolnych i Okręgowych przedstawicieli kolei, lecz, jak pisze może tylko powołać do tych rad przedstawicieli Ministerstwa lub Dyrekcji. Rodzice zaś dzieci mogą tworzyć opiekę szkolną. O otwieranie szkół trzeba się udawać do Ministerstwa Oświaty, mając już gotowy lokal i pomoce naukowe. O te ostatnie trzeba się udawać do Dyrekcji.

3) Szkoły średnie. Ministerstwo Kolei, ewentualnie Dyrekcje dopłacają do wpisów szkolnych w średnich szkołach za dzieci kolejarzy w stosunku następującym:

jeżeli kolejarz ma 1 dziecko kształcące się w szkołach średnich:

	to kolej płaci	$\frac{1}{2}$	wpisu
przy 2-gu dzieciach	„	$\frac{3}{5}$	„
„ 3-gu „	„	$\frac{2}{3}$	„
więcej niż 3-je	„	$\frac{7}{10}$	„

Dopłaty te będą uskuteczniane zarządom szkół w najbliższych kasach kolejowych z list płacy wystawionych przez zarząd szkoły, poświadczonych przez kolejowego inspektora Ruchu lub Drogowego. Do czasu utworzenia dostatecznej ilości szkół powszechnych 7-letnich, któreby pomieściły dzieci do lat 14, wpisy w stosunku wskazanym można płacić za dzieci do lat 14 w szkołach prywatnych. Wpisy za dzieci starsze płacić należy i po ukonstytuowaniu się szkół powszechnych 7-letnich.

4) Nauka pozaszkolna: kursy dla analfabetów, kursy samokształcenia za pomocą odczytów, wykładów i tym podobne urządzają i płacą sami kolejarze z opłat za bilety wejścia lub w sposób przez koło oświatowe wyznaczony.

Dyrekcje dają dodatek pieniężny według swego uznania i salę do wykładów, jeżeli tę można wynaleźć w budynku kolejowym.

5) Kursy dla przygotowania pracowników kolejowych, telegrafistów, pomocników zawiadowców, pomocników ekspedytorów i niższych pracowników Ruchu, dozorców lub nadzorców drogowych, pomocników maszynistów, są pod zarządem Ministerstwa Kolei, ewentualnie Dyrekcji, i tworzą się z funduszów, umieszczonych w budżecie tych ostatnich. Dyrekcje też dają lokal, opał, światło i pomoce naukowe a także ewentualnie personel nauczycielski, który należy formować z urzędników jeżeli można mających wyższe wykształcenie, doświadczonych w danej gałęzi służby i jeżeli się znajdą—pedagogicznie uzdolnionych. Słuchaczami kursów mają być przyjęci przez dyrektorów danych Wydziałów albo:

a) z poza kolei,
b) z praktykujących na kolei.

Bezpłatną naukę pobierają ci, którzy po ukończeniu kursów chcą pracować na kolei, w przeciwnym razie płacą wpis po 100 marek za kurs trzymiesięczny.

6) Szkoły techniczno-kolejowe średnie winny służyć specjalnie dla potrzeb kolei. Otwarte będą z początkiem nowego roku szkolnego. Dla wyrobienia typu, programów i t. p. utworzona została komisja, po ukończeniu jej pracy będzie wydany okólnik. Obecnie każda z Dyrekcji, która chce mieć taką szkołę, winna jest wskazać na jakiej stacji chce mieć szkołę.

Co do administrowania sprawami szkolnemi, prowadzenia korespondencji, rejestracji dzieci kwalifikujących się do powyższych zakładów naukowych, utworzenia inspektorów z pomocą urzędniczą lub inaczej nazwanych organów służbowych do załatwiania spraw szkolnych, proszę w czasie o ile można najkrótszym o przysłanie odpowiednich wniosków, ze wskazaniem projektowanych płac personelowi szkolnemu.

Kierownik Ministerstwa Kolei Żelaznych:

(—) *Eberhardt.*

TABLICA PŁAC

nauczycieli szkół początkowych

(według dekretu o stabilizacji nauczycieli)
(Dziennik Praw № 21 z dn. 28/XII 1918 r.)

Kategorje według miejscowości	I kategorja w Warszawie i Łodzi			II kategorja w miastach z ludnością powyżej 50,000 ludzi		
Stan rodziny nauczycieli (lek)	Nieżonaty Panna Kawaler Wdowiec	Żonaty bez dzieci	Zamężna dzietni	Nieżonaty Panna Kawaler Wdowiec	Żonaty bez dzieci	Zamężna dzietni
	Marki			Marki		
Zasadnicza pensja miesięczna	300	300	300	285	285	285
Dodatki według §§ 9, 10 i 12	100	150	200	70	100	125
RAZEM	400	450	500	355	385	410
Dodatki dla nauczyc. szkół kolejowych (Min. Kolei Żelazn.)	150	150	150	150	150	150
Całkowite wynagrodzenie miesięczne	550	600	650	505	535	560

III kategorja z ludnością 20,0000—50,000 ludzi			IV kategorja miasta pozostałe ewent. we wsiach			UWAGI
Nieżonaty Panna Kawaler Wdowiec	Żonaty bez dzieci	Zamężna dzietni	Nieżonaty Panna Kawaler Wdowiec	Żonaty bez dzieci	Zamężna dzietni	
Marki			Marki			
270	270	270	270	270	270	
50	70	100	40	60	90	Wzamian za lokal, opał i produkty rolne, dawane przez gminy i proponowane przez Min. Kolei Żelaznych
320	340	370	310	330	360	
150	150	150	150	150	150	Dodatki proponowane przez Min. Kolei Żelaznych
470	490	520	460	480	510	

33.

Rozesłane Dyrekcjom Kolejowym do ścisłego stosowania przy okólniku Kierownika Ministerstwa Kolei Żel. z dnia 3 kwietnia 1919 r. № 5853.

PRZEPISY TYMCZASOWE

o przejazdach ulgowych na Polskich Kolejach Państwowych.

§ 1. *Rodzaj ulg przejazdowych.*

Ulgi przejazdowe na polskich kolejach państwowych dzielą się ze względu na:

I. Rodzaj ulgi, na:
   a) bilety na przejazd ulgowy,
   b) listy na przewóz bagażu,
   c) listy na przewóz ruchomości

II. Rozmiar ulg na:
   a) bilety bezpłatne,
   b) bilety, upoważniające do przejazdów za opłatą zniżoną.

III. Czas ważności, na:
   a) bilety okresowe,
   b) bilety jednorazowe.

IV. Osoby korzystające z biletu, na:
   a) bilety imienne,
   b) bilety na okaziciela.

§ 2. *Rodzaje biletów bezpłatnych.*

Bilety bezpłatne dzielą się na:
   a) bilety okresowe imienne,
   b) bilety okresowe na okaziciela,
   c) bilety jednorazowe imienne,
   d) bilety aprowizacyjne.

§ 3. *Bilety okresowe imienne.*

Bilety okresowe imienne na przejazd po całej sieci kolei państwowych, w określonym jej obrębie, lub pomiędzy określonymi punktami wydawane są:

a) pracownikom kolejowym, którzy z tytułu swego stanowiska służbowego zmuszeni są często przedsiębrać podróże służbowe;

b) wszystkim pracownikom kolejowym, którzy pracując w większych zbiorowiskach, mieszkają poza stałem miejscem pracy i do przejazdu do służby i ze służby do domu zmuszeni są używać pociągów (w ruchu podmiejskim);

c) stałym pracownikom kolejowym, zarówno etatowym, jak i nieetatowym i członkom ich rodzin, o ile dany osobnik zmuszony jest z powodu choroby przez dłuższy przeciąg czasu często poddawać się

badaniom lekarskim lub leczniczym zabiegom w szpitalu, w klinice, w kąpielach i t. p.;

d) dzieciom stałych pracowników kolejowych, zarówno etatowych, jak i nieetatowych, uczęszczającym do szkół w większych środowiskach, a mieszkających stale z rodzicami w miejscowościach podmiejskich (na odległości do 70 km).;

e) osobom, dla których wydanie takich biletów będzie zezwolone przez Ministerstwo Kolei Żelaznych.

Termin ważności biletów okresowych imiennych wskazany jest na każdym bilecie.

§ 4. *Bilety okresowe na okaziciela.*

Bilety okresowe na okaziciela na przejazd po całej sieci kolei państwowych, lub w określonym jej obrębie wydawane są:

a) pracownikom kolejowym delegowanym w sprawach służbowych;

b) urzędom, instytucjom i osobom, którym wydanie takich biletów będzie zezwolone przez Ministerstwo Kolei Żelaznych.

Termin ważności biletów okresowych na okaziciela wskazany jest na każdym bilecie. Bilety są zaopatrzone w notatnik, w którym wpisuje się każdorazowo imię i nazwisko oraz stanowisko służbowe osoby, korzystającej z biletu.

§ 5. *Bilety jednorazowe.*

Bilety jednorazowe wydawane są w obrębie całej sieci na przejazd jednorazowy pomiędzy określonemi punktami w jedną lub w dwie strony:

a) pracownikom kolejowym, delegowanym w sprawach służbowych,

b) osobom, jadącym w interesach kolei państwowych, o ile mają zastrzeżone w drodze umowy prawo bezpłatnego przejazdu,

c) pracownikom kolejowym, ich rodzinom i służbie domowej w razie przyjęcia pracownika do służby, tranzlokacji lub uwolnienia ze służby,

d) pracownikom kolejowym etatowym i tym nieetatowym, którzy przesłużyli na kolei bez przerwy przynajmniej 6 miesięcy, wyjeżdżającym na urlop,

e) rodzinom pracowników kolejowych etatowych i tych nieetatowych, którzy przesłużyli na kolei bez przerwy przynajmniej 6 miesięcy, wyjeżdżającym w interesach osobistych w ilości nie więcej niż 3 bilety rocznie,

f) osobom, dla których wydanie takich biletów będzie zezwolone przez Ministerstwo Kolei Żelaznych.

Uwaga. Do składu rodziny pracownika, mającej prawo do bezpłatnego przejazdu, należą: żona, dzieci, wychowankowie i adoptowani aż do ukończenia 21 lat życia, a w razie uczęszczania do zakładów naukowych publicznych z prawami szkół rządowych aż do ukończenia 24 lat, pozostający na zupełnem i stałem utrzymaniu pracownika, oraz piastunka przy dzieciach do ukończenia lat 10.

W drodze wyjątku Dyrekcje kolejowe mogą przedłużyć ważność ulg dla dzieci, wychowanków i adoptowanych poza rok 21, względnie 24, jeżeli wymienieni z powodu ułomności fizycznej lub duchowej są niezdolni do zarobkowania i pozostają stale na zupełnem utrzymaniu pracownika kolejowego.

Bilety jednorazowe ważne są w ciągu 3 miesięcy od daty ich wydania i winny być przed wyjazdem ostemplowane w kasie stacyjnej. Bilety, których termin ważności upłynął, mogą być prolongowane na trzy miesiące, jednak tylko w granicach danego roku kalendarzowego.

§ 7. *Bilety żywnościowe.*

Bilety żywnościowe wydawane są na przejazd pracowników kolejowych, ich rodzin i służby domowej w klasie III pomiędzy miejscem zamieszkania i punktami żywnościowemi, nie częściej niż raz na tydzień. Punkty żywnościowe oraz stacje, przydzielone do każdego z tych punktów, wyznacza każda Dyrekcja kolejowa w swoim obrębie.

§ 7. *Rodzaje ulg zniżkowych.*

Ulgi zniżkowe, polegające na opłacaniu $\frac{1}{5}$ części taryfowej ceny jazdy dzielą się na:

a) okresowe,
b) jednorazowe.

§ 8. *Okresowe ulgi zniżkowe.*

Okresowe ulgi zniżkowe polegają na wyposażeniu odnośnych osobników w książeczki legitymacyjne, zaopatrzone w fotografję właściciela, oraz coroczne stwierdzenia ważności legitymacji.

Upoważniają one do zakupu zniżonych biletów jazdy po cenie $\frac{1}{5}$ obowiązującej cywilnej taryfy osobowej.

Do posiadania takiej legitymacji uprawnieni są pracownicy kolejowi: etatowi i ci nieetatowi, którzy przesłużyli na kolei bez przerwy przynajmniej 6 miesięcy oraz emerytowani, ich żony i dzieci (wychowankowie, adoptowani), które pozostają z danym pracownikiem we wspólnem domowem pożyciu i na zupełnem jego utrzymaniu, wreszcie wdowy i sieroty po pracownikach kolejowych, pobierające zaopatrzenia wdowie i sieroce z funduszów emerytalnych.

Dzieci i sieroty pracowników mają prawo do posiadania legitymacji pod powyższymi warunkami do ukończenia 21 lat życia, a w razie uczęszczania do zakładów naukowych publicznych, z prawami szkół rządowych, do ukończenia 24 lat życia.

§ 9. *Jednorazowe ulgi zniżkowe.*

Bilety na jednorazowy przejazd za zniżoną cenę jazdy wydaje się dla rodziców pracowników kolejowych etatowych i tych nieetatowych, którzy przesłużyli na kolei bez przerwy przynajmniej 6 miesięcy, o ile oni pozostają w stałem pożyciu domowem i na całkowitem utrzymaniu danego pracownika, oraz stałych sług domowych tychże pracowników — nie więcej niż jednorazowo miesięcznie.

§ 10. *Klasy biletów ulgowych.*

Prawo otrzymania biletu ulgowego na przejazd w wagonach kl. I przysługuje pracownikom kolejowym kategorji VI płacy i wyższych, w wagonach kl. II — kategorji płacy VII, VIII i IX, w wagonach kl. III — pozostałym.

W wypadkach wyjątkowych, podnieść klasę mają prawo: Ministerstwo Kolei Żelaznych i Prezes Dyrekcji Kolejowej. Rodziny pracowników kolejowych mają prawo do tej samej klasy wagonowej co i pracownik. Każdemu, posiadającemu bilet bezpłatny, przysługuje prawo przejazdu w wagonie klasy wyższej za dopłatą według obowiązującej taryfy normalnej.

§ 11. *Dowody osobiste.*

Każdy, korzystający z biletu ulgowego, oprócz dzieci do lat 10, powinien posiadać *dowód osobisty z fotografją.*

§ 12. *Przejazd w pociągach szybkości zwiększonej.*

Bilety bezpłatne wszystkich kategorji ważne są na przejazd tylko w pociągach osobowych zwykłych, na przejazd zaś w pociągach szybkości zwiększonej tylko wtedy, gdy mają odpowiednią adnotację, lub też po wykupieniu dodatkowego biletu za zwiększoną szybkość według obowiązującej taryfy normalnej.

Przejazd w pociągach pośpiesznych za biletami zniżkowymi dopuszczalny jest tylko na przestrzeni ponad 100 kilometrów.

§ 13. *Kontrola biletów ulgowych.*

Podczas podróży bilety powinny być na każde żądanie okazywane kontrolującemu, wraz z dowodem osobistym. Podróżni, ujawnieni w pociągu z biletami cudzymi, wyszłymi z terminu i wogóle nieprawidłowymi, uważani będą za podróżnych bezbiletowych.

Okaziciele nieprawidłowych biletów o ile nie są kolejarzami, pociągani będą do odpowiedzialności sądowej na równi z innymi podróżnymi bezbiletowymi. O pracownikach kolejowych, ujawnionych bez biletu lub z biletem nieprawidłowym, kontrolujący składa raport swej zwierzchności.

§ 14. *Bezpłatny przewóz bagażu.*

Listy przewozowe na bezpłatny przewóz bagażu są wydawane:

a) pracownikom kolejowym, delegowanym w sprawach służbowych — w miarę każdorazowej potrzeby;

b) pracownikom kolejowym etatowym i tym nieetatowym, którzy przesłużyli na kolei bez przerwy nie mniej niż 6 miesięcy, wyjeżdżającym na urlop, na przewóz 25 kilogramów. Jeśli zaś pracownik wyjeżdża z rodziną i otrzymuje dla niej jednorazowy bilet bezpłatny, to po 25 kilogramów na każdą osobę;

c) osobom, dla których wydanie takich listów przewozowych będzie zezwolone przez Ministerstwo Kolei Żelaznych na przewóz ilości bagażu wskazanej każdorazowo w zezwoleniu.

§ 15. *Bezpłatny przewóz ruchomości.*

W razie przeniesienia, przyjęcia do służby lub zwolnienia ze służby, każdy z pracowników kolejowych może otrzymać list przewozowy na bezpłatny przewóz ruchomości, nie więcej niż na jeden wagon.

W razach wyjątkowych o wydanie zezwolenia na przewóz większej ilości wagonów decyduje Ministerstwo Kolei Żelaznych względnie odnośna Dyrekcja.

§ 16. *Urzędy upoważnione do wydawania ulgowych biletów i listów przewozowych.*

Ulgowe bilety i listy przewozowe mogą być wydawane:
a) pracownikom Dyrekcji Kolejowych i osobom mającym prawo do otrzymywania takich biletów na mocy zawartych z Dyrekcjami umów — przez odnośne Dyrekcje względnie w poruczonym zakresie działania przez urzędy kolejowe podległe Dyrekcji.
b) wszystkim innym osobom — przez Ministerstwo Kolei Żelaznych.

Uwaga. Opracowanie regulaminu ze wskazaniem, które z podległych Dyrekcjom urzędów będą upoważnione do wydawania biletów ulgowych i listów przewozowych i którym z objętych niniejszemi przepisami osób poleca się odnośnym Dyrekcjom Kolejowym. Rzeczony regulamin podlega zatwierdzeniu przez Ministerstwo Kolei Żelaznych.

34.

Zatwierdzam
Warszawa 13 marca 1919 r.
Kierownik Ministerstwa Kolei Żelaznych:
(podp.) *J. Eberhardt.*

Odpis.

№ 422025/2172.

OKÓLNIK Nr. 4.

WSKAZANIE DROGI

dla bezpośrednich depesz z centralnych urzędów kolejowych w Warszawie do Dyrekcji kolejowych i Dowództw kolejowych wojskowych.

I. Centralnymi urzędami kolejowymi są w Warszawie:
a) Ministerstwo kolei (M. K.)
b) Wojenny Centralny urząd wagonowy (W. C. U. W.)
c) Wojenny Centralny urząd parowozowy (W. C. U. P.)
d) Szef Kolejnictwa wojskowego (szkol.)
e) Oddział III Sztabu Generalnego (S. G. III)
f) Centralny Zarząd Kolei Wojskowych (C. Z. K. W.)
g) Centralne kierownictwo transportów (C. K. T.)

Znak telegraficzny dla wołania jest dla urzędów pod a), b), c) i f) m k (— — — . —), dla d), e) i f) — s t g (. . . . — — — — .).

II. Biuro Telegraficzne Warszawskiej Dyrekcji kolejowej (w. d.) łączy na żądanie każdy z wyżej wymienionych urzędów z żądaną linją telegraficzną.

1) Do Poznania prowadzi przez Kalisz jedna bezbośrednia linja telegraficzna.

2) Do Krakowa prowadzi przez Skierniewice, Koluszki, Piotrków, Częstochowę, Łazy, Ząbkowice, Granicę Osobową, i Trzebinię *jedna* bezpośrednia

linja telegraficzna; *druga* prowadzi przez Pilawę, Dęblin do Lublina, gdzie zapomocą przełącznika (komutatora) łączy się z linją telegraficzną Lublin-Dębica.

W Dębicy łączy się za pomocą translacji z linją telegraficzną Kraków-Lwów.

3) Do Radomia prowadzi przez Pilawę i Dęblin jedna bezpośrednio linja telegraficzna.

4) Do Chełma prowadzi przez Pilawę, Dęblin jedna linja telegraficzna, jednak nie bezpośrednio, lecz przez połączenie na przełączniku (komutatorze) w Lublinie.

5) Do Lwowa prowadzi jedna linja telegraficzna przez wskazaną w p. 4) Pilawę, Dęblin i Lublin, gdzie zapomocą przełącznika (komutatora) łączy się z linją telegraficzną Lublin-Dębica; w Dębicy zaś za pomocą translacji łączy się z linją telegraficzną Kraków-Lwów.

Jako druga droga do Lwowa służy ta sama linja telegraficzna Warszawa-Pilawa-Dęblin-Lublin, gdzie zapomocą przełącznika (komutatora) łączy się z linją telegraficzną Lublin-Chełm-Kowel-Sokal-Lwów (na razie to połączenie jest jeszcze nieczynne).

Trzecia droga do Lwowa prowadzi przez linję telegraficzną Warszawa-Kraków, gdzie za pomocą przełącznika(komutatora) może być połączona z linią telegraficzną Kraków-Lwów.

6) Do Brześcia Litewskiego prowadzi przez Siedlce, Łuków i Białą jedna bezpośrednia linja telegraficzna.

7) Do Czeremchy jedna linja telegraficzna przez Siedlce (połączona), Mordy, Platerowo, Nurzec, Siemiatycze (na razie Czeremcha nieczynna).

8) Do Białegostoku prowadzi przez Tłuszcz, Małkinię, Łapy bezpośrednia linja telegraficzna.

9) Do Gdańska prowadzi przez Pragę, Modlin i Mławę jedna bezpośrednia linja telegraficzna.

III. 1) Warszawska Dyrekcja Kolejowa ma ze wszystkiemi Dyrekcjami Kolejowemi i Dowództwami Kolei Wojskowych te same, co wyżej podano, połączenia telegraficzne.

2) Dyrekcja Krakowska ma bezpośrednie połączenie/telegraficzne z Dyrekcją Radomską przez Strzemieszyce (Dyrekcji Radomskiej), Sędziszów, Kielce, Skarżysko, i Lwowską przez Rzeszów i Przemyśl, z Dowództwem zaś Kolei Wołyńskich w Chełmie przez Dębicę (translacja) i Lublin (przełącznik), z Brześciem, Białymstokiem i Gdańskiem przez łączenie linji telegraficznej Kraków-Granica-Częstochowa-Warszawa na przełączniku w Warszawie (w d) z odpowiedniemi linjami telegraficznymi.

3) Dyrekcja Radomska ma bezpośrednie połączenie telegraficzne z Chełmem przez Dęblin i Lublin, ze Lwowem przez Dęblin, Lublin, Chełm, Kowel i Sokal (na razie nieczynne). Z Poznaniem jest polączenie telegraficzne przez Dęblin, Warszawę (przełącznik) i Kalisz.

4) Dowództwo Wojskowych Kolei Wołyńskich w Chełmie ma bezpośrednie połączenie telegraficzne ze Lwowem przez Kowel, Sokal i Rawę Ruską (na razie nieczynne) lub też przez Lublin (przełącznik), Dębicę (translacja), Przemyśl.

IV. Depesze pochodzące od podanych w punkcie 1 urzędów Centralnych lub do tych skierowane mają pierwszeństwo przed wszystkiemi innemi. W wypadkach, niżej wskazanych, o ile niema do dyspozycji innej bezpośredniej linji telegraficznej, przyznaje się pierwszeństwo w podawaniu depesz

treści następującej: 1) o nieszczęśliwych wypadkach z pociągami, 2) dyspozycji o wysłaniu pociągów ratowniczych, służby lekarskiej na miejsce wypadku, 3) o zepsuciach torów kolejowych, zaspach śnieżnych, wstrzymujących kursowanie pociągów, 4) o napadach na linję i stacje kolejowe, 5) o przerwach w łączności telegraficznej i zepsuciu torów i sygnałów.

V. Co do kolejności depesz należy przestrzegać następującego porządku:

Depesze:
1) od i do Szefa Kolejnictwa Wojskowego,
2) od i do Centralnego Kierownictwa Transpor.,
3) od i do Oddziału III Sztabu Generalnego lub Centralnego Zarządu Wojskowych Kolei,
4) od i do Wojennego Centralnego Urzędu Wagonowego,
5) od i do Wojennego Centralnego Urzędu Parowozowego,
6) od i do Ministerstwa Kolei,
7) między Dyrekcjami Kolejowemi lub Dowództwami Wojskowych Kolei.

Dla zbierania sytuacji wagonowej z Dyrekcji i Dowództw Wojskowych Kolei i dla wydawania dyspozycji wagonowych przez Centralny Urząd Wagonowy mają być wszystkie bezpośrednie linje telegraficzne, idące z Warszawy, od godziny 12 do 1 i od 4 do 5-ej po południu dla tej korespondencji rezerwowane (za wyjątkiem konieczności podania depesz wskazanych wyżej w punkcie IV pod liczbami 1—5).

Szef Sekcji Eksploatacyjnej:
(podp.) *Krzyżanowski.*

Naczelnik Wydziału Technicznego:
(podp.) *I. Wolicki.*

35.

Zatwierdzam
Warszawa, dnia 23 kwietnia 1919 r.
Kierownik Ministerstwa Kolei Żelaznych:
(—) *J. Eberhardt.*

MINISTERSTWO KOLEI ŻELAZNYCH
Sekcja Eksploatacyjna
Wydział Techniczny.

OKÓLNIK Nr. 5.

WYKAZ URZĘDÓW,

mających prawo podawać bezpłatnie depesze służbowe po przewodnikach telegraficznych kolejowych.

a) *Ministerstwo Kolei Żelaznych.*

1. Minister Kolei Żelaznych.
2. Wice-Minister Kolei Żelaznych.

3. Szefowie Sekcji:
Administracyjnej,
Finansowej,
Taryfowej,
Eksploatacyjnej,
Budowlanej,
Likwidacyjnej.
4. Naczelnicy Wydziałów:
Sekretarz Generalny,
Sanitarnego,
Technicznego,
Przewozowego,
Kolei dojazdowych,
Nadzorczego,
Wojskowo-mobilizacyjnego,
Centralnego Urzędu wagonowego,
Centralnego Urzędu parowozowego,
Szacunkowo-odbiorczego.
5. Inspektorzy Ministerstwa Kolei.
6. Urzędnicy, delegowani przez Ministra Kolei lub Szefów Sekcji w sprawach, tyczących Kolei i Telegrafu.

b) *Ministerstwo Poczt i Telegrafów.*

7. Minister Poczt i Telegrafów.
8. Wice-Minister Poczt i Telegrafów.
9. Szefowie Sekcji Ministerstwa Poczt i Telegrafów:
Pocztowo-administracyjnej,
Technicznej,
Gospodarczej.
10. Inspektorzy Poczt i Telegrafów Państwowych.
11. Prezesi i Wice-Prezesi Dyrekcji Pocztowo-Telegraficznych.
12. Dyrektorzy Urzędów: Pocztowych, Telegraficznych i Kierownicy Urzędów Pocztowo-Telegraficznych.
13. Naczelnicy Ambulansów Pocztowych w sprawach przewozu poczt.
14. Naczelnicy Obwodów Technicznych Ministerstwa Poczt i Telegrafów i ich zastępcy.
15. Technicy linjowi, rewizorzy i monterzy Ministerstwa Poczt i Telegrafów.
16. Naczelnicy sieci telefonicznych Ministerstwa Poczt i Telegrafów.

c) *Władze Wojskowe.*

17. Szef Kolejnictwa Wojskowego.
18. Centralne Kierownictwo Transportów.
19. Oddział III Naczelnego Dowództwa.
20. Centralny Zarząd Kolei Wojskowych.
21. Dyrekcje Kolei Wojskowych.
22. Dowództwo Okręgu linji kolejowych.
23. Komendanci Dworców i Odcinków.
24. Kierownicy Straży Kolejowej w sprawach, tyczących ich działalności służbowej.

d) *Dyrekcje kolejowe.*

25. Prezes Dyrekcji.
26. Wice-Prezes Dyrekcji.
27. Szef Kancelarji Dyrekcji.
28. Radca Prawny Dyrekcji i jego pomocnik.
29. Dyrektorzy Wydziałów i ich pomocnicy.
30. Naczelnicy Wydziałów i ich pomocnicy.
31. Kierownicy Działów i urzędów.
32. Urzędnicy, delegowani do szczególnych zleceń przez Dyrektorów i Naczelników Wydziałów.
33. Kierownicy Wydziału linji dojazdowych.
34. Inspektorzy wszystkich Wydziałów (Naczelnicy Oddziałów).
35. Naczelnicy Dystansów i ich pomocnicy.
36. Naczelnicy parowozowni i ich pomocnicy.
37. Naczelnicy warsztatów i ich pomocnicy.
38. Kasjer główny i płatnicy rozjazdowi.
39. Ekspedytorzy, kasjerzy biletowi i bagażowi.
40. Kontrolerzy Objazdowi wszystkich Wydziałów.
41. Kontrolerzy pociągów osobowych.
42. Zawiadowcy stacji i dyżurni ich pomocnicy.
43. Lekarz Naczelny i jego pomocnik.
44. Lekarze Oddziałowi, Felczerzy i Akuszerki.
45. Nadzorcy drogowi.
46. Technicy i nadzorcy Telegrafu.

Uwaga 1. Depesze, podawane przez urzędników, nie wymienionych w niniejszym wykazie, przyjmowane są przez biura Telegrafu po poświadczeniu przez miejscowych Zawiadowców stacji.

Uwaga 2. Depesze służbowe powinny być zredagowane zwięźle i treściwie.

Uwaga 3. Depesze, podawane przez urzędników, wymienionych w niniejszym wykazie, lecz nie mające, ze względu na swą treść, charakteru urzędowego, podlegają otaksowaniu.

Szef Sekcji Eksploatacyjnej:
(—) *Krzyżanowski.*

Naczelnik Wydziału Technicznego:
(—) *I. Wolicki.*

36.

MINISTERSTWO KOLEI ŻELAZNYCH
Sekcja Eksploatacyjna
Wydział Wojskowo-Mobilizacyjny.
Warszawa, Nowy-Świat № 14.
Dnia 8/IV 1919 r.
№ 46106.

Odpis.

Do Dyrekcji
Warszawskiej, Krakowskiej, Radomskiej i Lwowskiej.

O przyjmowaniu w okresie poborowym na Koleje Państwowe nowych kandydatów w wieku popisowym.

Dla uniknięcia możności ukrywania się od służby wojskowej nowowstępujących pracowników na Koleje Państwowe, oraz w celu dalszego zasilania

personelem kolei na odcinkach pozostających w zarządzie wojskowym przez pułki kolejowe, postanawia się co następuje:

Na wakujące w Dyrekcjach lub nowo otwierające się miejsca na Kolejach Państwowych po ogłoszeniu poboru mogą być przyjmowani z kandydatów w wieku poborowym (z okresu sześciu roczników uchwalonych przez Sejm) tylko ci, którzy byli zapisani w rezerwie kolejowej przed dniem 1 marca 1919 roku i którzy przesłużyli na kolejach więcej niż sześć miesięcy.

W razie powoływania do wojska pracowników z tego okresu przyjęcia na służbę kolejową, zwierzchnicy nie powinni zaciągać ich na listę niezbędnych pracowników, gdyż im nie przysługuje prawo korzystania z odroczenia poboru.

Mogą jednakże ci pracownicy otrzymać legitymację, upoważniającą ich do wstąpienia do pułku kolejowego.

Kandydaci w wieku poborowym z poza rezerwy w okresie poboru przyjmowani być nie mogą.

Szef Sekcji:
(—) *Krzyżanowski.*
Naczelnik Wydz. Wojsk.-Mobilizacyjnego:
Inżynier (—) *Przybyszewski.*

Za zgodność: *Kuczyński.*

37.

MINISTERSTWO KOLEI ŻELAZNYCH
Sekcja Budowy i Odbudowy
Warszawa, Nowy-Świat Nr. 14.
'dnia 28 stycznia 1919 r.

OKÓLNIK Nr. 1.

Zgodnie z uchwałą № 5 Komisji budowy i odbudowy z dnia 22 stycznia 1919 r., zatwierdzoną przez p. Ministra Komunikacji w dniu 24-ym stycznia, postanawia się, co następuje:

A. Drogi żelazne normalno-torowe dzielą się:
na I — pierwszorzędne — o wielkim ruchu i — pierwszorzędnego znaczenia, — o ruchu na razie słabszym;
„ II — drugorzędne — czyli o charakterze lokalnym;
„ III — trzeciorzędne — czyli dojazdowe.

B. normalny poprzeczny przekrój torowiska i podtorza dla dróg pod punktem I przyjąć taki, jak wskazuje załączony rysunek № I (str. 40); dla dróg drugorzędnych uznać jako obowiązujący rysunek № II (str. 41); dla trzeciorzędnych — rys. № III (str. 42).

Szerokość torowiska na łukach powinna być odpowiednio zwiększana.

Przewodniczący Komisji budowy i odbudowy
(—) *J. Stecewicz.*
Naczelnik Wydziału budowy i odbudowy
(—) *B. Hummel.*

№ I.

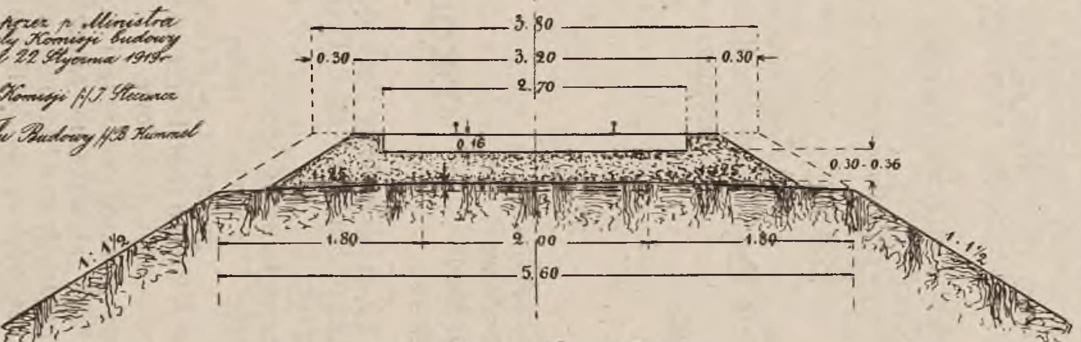
Normalny przekrój poprzeczny torowiska i balastu

dla kolei żelaznych pierwszorzędnych i pierwszorzędnego znaczenia

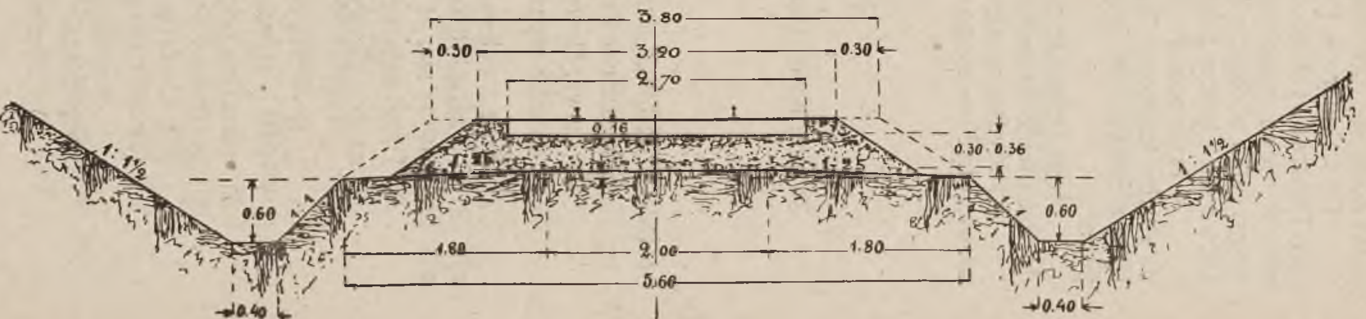
Zatwierdzone przez p. Ministra stosownie do uchwały Komisji budowy i odbudowy z dnia 22 Stycznia 1919 r. № 5
Przewodniczący Komisji p/J. Stecewicz

Naczelnik Wydziału Budowy p/B. Hummel

W nasypach.



W wykopach.



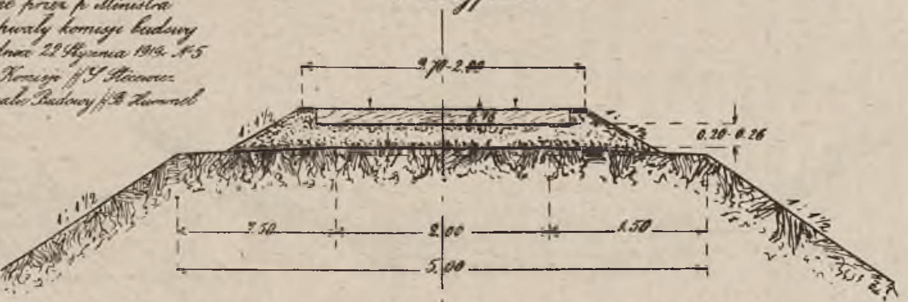
№ II

Normalny przekrój poprzeczny torowiska i balastu

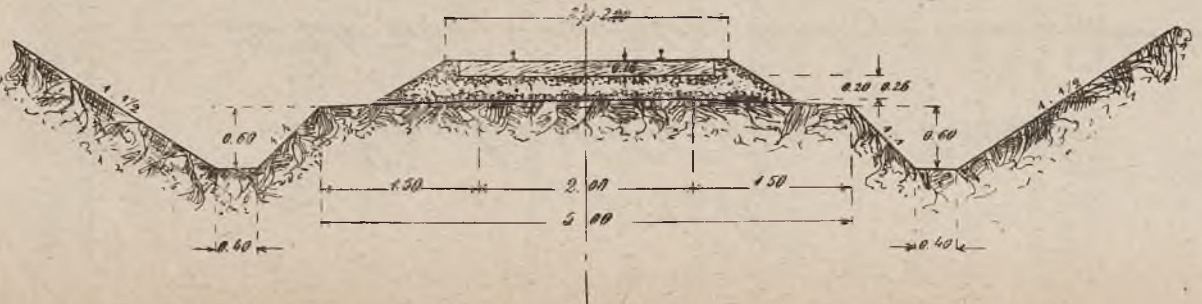
Dla kolei żelaznych drugorzędnych (miejscowego znaczenia)

Zatwierdzone przez p. Ministra
stosownie do uchwały komisji budowy
i odbudowy z dnia 22 Stycznia 1919. № 5
Przewodniczący Komisji (—) J. Stecewicz
Naczelnik Wydziału Budowy (—) B. Hummel

W nasypach



W wykopach.



№ III

Normalny przekrój poprzeczny torowiska i balastu

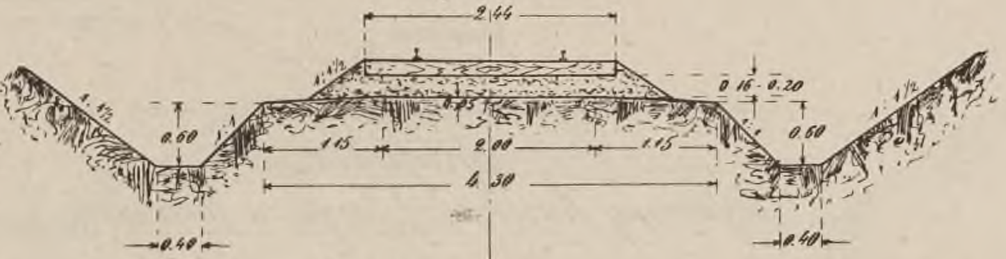
dla kolei żelaznych trzeciorzędnych dojazdowych o normalnej szerokości toru

Zatwierdzone przez p. Ministra stosownie do uchwały Komisji budowy i odbudowy z dnia 22 Stycznia 1919 № 5
Przewodniczący Komisji ff. J. Stecewicz
Naczelnik Wydziału Budowy ff. G. Hummel

W nasypach



W wykopach



38.

MINISTERSTWO KOLEI ŻELAZNYCH
Sekcja Budowy i Odbudowy
Warszawa, Nowy-Świat Nr. 14.
dnia 28 stycznia 1919 r.

OKOLNIK Nr. 2.

Zgodnie z uchwałą № 9 Komisji budowy i odbudowy z dnia 25 stycznia 1919 r., zatwierdzonej przez p. Ministra Komunikacji w dniu 27 stycznia 1919 r., ustalone zostają nastędujące skale, obowiązujące przy wykonywaniu projektów ogólnych i szczegółowych w zakresie kolejnictwa:

1) Plany kierunków linji: ogólne na mapie 1 : 420000 (lub zbliżonej); bardziej szczegółowe — 1 : 100000 (lub zbliżonej);
szczegóły w miejscach bardziej trudnych na mapach 1 : 25000, o ile są takie do rozporządzenia.
2) Profile podłużne linji: a) szczegółowe: odległości poziome—1 : 10000, pionowe — 1 : 1000,
b) skrócone: odległości poziome — 1 : 100000, pionowe — 1 : 2000.
3) Normalne poprzeczne profile — 1 : 200; przekroje poprzeczne terenu: odległości poziome i pionowe — 1 : 200.
4) Budynki: plany i elewacje — 1 : 100; przekroje — 1 : 50; projekty szkicowe — 1 : 200.
5) Mosty: widok boczny, plan i przekrój — 1 : 20, szczegóły 1 : 10; plan ogólny — 1 : 100.
6) Plan stacji: 1 : 2000.
7) Zwrotnice: układ ogólny — 1 : 50; zwrotnica i krzyżownica — 1 : 10, szczegóły: 1 : 1, 1 : 2 i 1 : 4.
8) Szyny i złączki i przekrój szyny — 1 : 1, złączki — 1 : 2, 1 : 1.
9) Tabor (rysunki ogólne): 1 : 20.

Przewodniczący Komsji budowy i odbudowy
(—) *J. Stecewicz.*

Naczelnik Wydziału budowy i odbudowy
(—) *B. Hummel.*

39.

TYMCZASOWE DANE,

jakie należy przedstawić przy składaniu podania o udzielenie koncesji na budowę i eksploatację kolei żelaznych dla użytku publicznego.

Zatwierdzone przez p. Ministra d. 27 marca 1919 r. na wniosek Rady Ministerjalnej z d. 18 marca 1919 r. № 4.

W celu otrzymania koncesji na budowę i eksploatację kolei szeroko lub wązkotorowych do użytku publicznego, bez względu na ich charakter (miejski,

podmiejski, czy zwykły) i na ich trakcję (konną, parową, wogóle silnikową, czy elektryczną) należy do podania odnośnego, złożonego w Ministerstwie Kolei Żelaznych, dołączyć w trzech egzemplarzach projekt koncesji oraz projekt budowy kolei, będący wynikiem zezwolonych poszukiwań przedwstępnych, ze wskazaniem sposobu sfinansowania przedsiębiorstwa, oraz wnieść do Skarbu Państwa w gotówce lub papierach wartościowych, przyjmowanych jako kaucje przez Instytucje Państwowe, kaucję w wysokości wskazanej przez Ministerstwo Kolei Żelaznych w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu w każdym poszczególnym wypadku, zaleznie od dlugości projektowanej linji i charakteru kolei,

Kaucja ulega zwrotowi:

1) o ile koncesja nie będzie wydaną,

2) o ile budowa kolei będzie rozpoczęta w terminie przepisanym i wykonana w części przewidzianej w ustawie.

W razie niewykonania dotyczących warunków koncesji, w terminie właściwym, kaucja przechodzi na rzecz Skarbu Państwa.

Projekt winien być oparty na studjach w polu (z instrumentami).

W miejscowościach łatwiejszych studjowanej linji, projekt może być w części opracowany na podstawie map z warstwicami w podziałce mniej więcej 1/25000, o ile takowe istnieją dla danej miejscowości. Projekt winien się składać z następujących prac:

1) Mapy ogólnej w podziałce 1/25000 do 1/100000, zależnie od trudności terenu, ze wskazaniem czerwonym kolorem trasy projektowanej kolei.

2) Przekroju podłużnego z planem sytuacyjnym, o szerokości na szlakach nie mniej jak 40 mtr. w podziałce 1/10000 dla długości (na terenach trudnych w podziałce większej na żądanie ze strony dozoru Ministerstwa Kolei Żelaznych) i 1/1000 dla wysokości, przyczem winno się odmiennie oznaczać dane z pomiarów za pomocą instrumentów na gruncie i odmiennie dane zaczerpnięte z map.

3) Normalnych przekrojów poprzecznych w podziałce 1/200 na nasypach i wykopach i przekrojów w trudniejszych miejscach.

4) Warunków technicznych projektowanej linji.

5) Opisu technicznego, objaśniającego sposób prowadzenia linji (korzystanie z dróg publicznych, przejścia kolei przez lasy i przez dobra Państwowe ze wskazaniem pod czyim są one zarządem, przez kopalnie, przez zakłady wojskowe i t. p.) oraz zdolność przewozową i przelotność projektowanej kolei.

6) Kosztorysu ogólnego, ułożonego według wzoru, ustalonego przez Ministerstwo Kolei Żelaznych.

7) Wykazów potrzebnych do kosztorysów:

a) wykazu robót ziemnych linji głównej,

b) „ „ „ na stacjach i mijankach,

c) „ „ „ na przejazdach,

d) „ budynków,

e) „ mostów i przepustów z oznaczeniem ich wielkości i rodzaju,

f) „ stacji, torów stacyjnych, budynków stacyjnych, urządzeń telegraficznych i telefonicznych,

g) wykazu kopalni piasku i żwiru,

h) „ gruntów do wywłaszczenia, oraz cen ich ze wskazaniem długości wzdłuż osi toru,

i) wykazu reperów (pioników) ustalonych z dokładnym wskazaniem ich miejsc,

j) wykazu budynków przeznaczonych na rozbiórkę z oznaczeniem ich przybliżonej wartości.

W wykazach mają być oznaczone kilometry i wskazana numeracja palików.

8) Memorjału, mającego służyć za podstawę wniosku dla ciał prawodawczych a dotyczącego przeznaczenia, długości, kierunku kolei, stosunków ekonomicznych i przewozowych, wykupu gruntów, kosztów budowy, oraz udziału w nich zainteresowanych i Państwa, z dodaniem urzędowych i prywatnych danych o handlowych obrotach, przemyśle i wogóle wytwórczości okolic, przez które ma przejść kolej, danych o obrocie towarowym i osobowym z obliczeniem dochodowości.

O ile projektodawcy kolei trzeciorzędnych (dojazdowych) lub wązkotorowych nie proszą ani o prawo wywłaszczenia gruntów, ani o udział Państwa w finansowaniu przedsiebiorstwa, przedwstępny projekt może być zrobiony ogólnikowo, z pominięciem planu sytuacyjnego, wskazanego w p. 2 i z podaniem zamiast wykazów, wymienionych w p. 7, tylko następujących:

a) wykazu działek posiadłości i gruntów do nabycia,
b) „ budynków, przeznaczonych do przeniesienia lub zburzenia,
c) „ robót ziemnych (ogólnikowo),
d) „ mostów i przepustów,
e) „ budynków drogowych,
f) „ stacji,
g) „ reperów (pioników) ustalonych.

40.

TYMCZASOWA INSTRUKCJA

Rady Ministerjalnej Ministra Kolei Żelaznych.

Zatwierdzona przez p. Ministra d. 27 marca 1919 r. na wniosek Rady Ministerjalnej z d. 18 marca 1919 r. № 5 (uzupełnienie 5 Regulaminu Rady Ministerjalnej, ogłoszonego w № 2 Dziennika Urzędowego Ministerstwa Kolei Żelaznych punkt 16, str. 24).

I. Zadaniem rady jest rozważanie:

1) projektów prawodawczych i zasadniczych przepisów, tyczących się eksploatacji i budowy kolei żelaznych;

2) budżetu kolei Państwowych przed przesłaniem go do Ministerstwa Skarbu;

3) sprawozdania finansowego Ministerstwa Kolei Żelaznych;

4) spraw konwencyjnych, o ile nie wchodzą w zakres kompetencji Komitetu taryfowego;

5) wszystkich projektów technicznych, handlowych, finansowych, które według Statutów Sejmu i Rady Ministrów powinny być przedstawione do zatwierdzenia tych instytucji;

6) warunków technicznych studjów i projektowania nowych kolei żelaznych;

7) warunków urzeczywistnienia i kierunków nowych linji kolei żelaznych, uwzględniając stronę handlową i finansową tych przedsięwzięć, a dla przedsięwzięć prywatnych i rozpatrzenie koncesji na te budowy;

8) normalnych projektów rozmaitych budowli dla zastosowania na nowo budujących się kolejach żelaznych;

9) projektów stacji końcowych i węzłowych;

10) projektów mostów kamiennych i żelbetowych przy przelotach 30 mtr. i więcej, a żelaznych 90 i więcej metrów, przęseł rozwodzonych przelotu 30 metrów i więcej;

11) normalnych projektów taboru kolejowego;

12) normalnych projektów szyn, złącz i zwrotnic;

13) projektów warsztatów i ich urządzeń;

14) projektów i kosztorysów na budowle z nowych, zwykle nie stosowanych materjałów, oraz elektryfikacji dróg kolejowych;

15) projektów i warunków technicznych linji wysokiego napięcia dla przesłania elektrycznej energji, jeżeli te linje przechodzą po ziemi wywłaszczonej przez koleje;

16) projektów, warunków technicznych i kosztorysów na budowę torów i budynków dla tramwai elektrycznych;

17) również dla urządzeń elektrycznych tramwajowych;

18) projektów i kosztorysów mostów i wszelkich oddzielnych budynków, jeżeli koszt budynku lub mostu równa się sumie miljona marek;

19) wszystkich spraw, które Minister Kolei Żelaznych uzna za konieczne wnieść na zaopinjowanie Rady;

20) spraw wnoszonych przez inne Ministerstwa, za zgodą Ministra Kolei Żelaznych.

II. Sprawy wyżej wymienione wnoszone są przez Szefów Sekcji na plenum Rady, o ile nie były już przez Komisję Rady rozstrzygnięte i zatwierdzone.

III. Zastępca Przewodniczącego ma ogólny nadzór nad załatwianiem spraw.

IV. Z każdego posiedzenia spisuje się protokół, który podpisują wszyscy uczestnicy, mający prawo głosu decydującego.

V. Posiedzenie jest prawomocnem, o ile w niem uczestniczy nie mniej, niż 4 członków, z prawem głosu decydującego.

VI. Uchwały Rady zatwierdzone przez Ministra, przesyła Zastępca Przewodniczącego Szefom Sekcji do wiadomości, ewentualnie do wykonania.

VII. Sprawy wymienione w § I. p. p. 6, 8, 9, 10, 12, 16 i 18 wnoszą się bezpośrednio do Komisji do spraw budowy i odbudowy, sprawy zaś wymienione w p.p. 11, 13, 15 i 17 do Komisji do spraw mechanicznych i elektrycznych. Sprawy wymienione w p. 14 do połączonych Komisji do spraw budowy i odbudowy i mechaniczno-elektrycznych.

VIII. Obecna instrukcja jest dopełnieniem Regulaminu Rady Ministerjalnej. Regulamin Komisji budowy i odbudowy, zatwierdzony 7 stycznia, niniejszem się znosi.

41.

ZAWIADOMIENIE.

Na mocy § VIII Tymczasowej Instrukcji Rady Ministerjalnej — zatwierdzonej przez p. Ministra dn. 22 marca 1919 r., opublikowany w № 2 Dziennika Urzędowego Ministerstwa Kolei Żelaznych punkt 17, str. 25 „Regulamin Komisji do Spraw Odbudowy i Budowy przy Ministerstwie Komunikacji" należy uważać za skasowany.

Szef Sekcji:
(—) *Stecewicz.*

42.

DEPESZA

Nr. 1189, dnia 26 lutego 1919 r.

Radom, Warszawa, Dyrekcje Kolejowe, odpis Kraków, Dyrekcja Kolejowa na Nr. 18.

Pomimo depesz Ministerstwa Nr. Nr. 08 i 053, telegrafem służbowym wciąż są przesyłane depesze zbyteczne, lub nie posiadające ściśle służbowego charakteru, nadto przyjmowane są przez telegraf depesze bezimienne, czyli bez podpisu nadawcy. Proszę zarządzić kroki celem usunięcia tych nieprawidłowości, oraz stosować taksowanie takich depesz na rachunek nadawców.

085 (—) *Eberhardt.*

43.

DEPESZA

Nr. 1190 z lutego 1919 r.

Warszawa, Radom, Kraków, Lwów, Dyrekcje Kolejowe, odpisy Poznań Dyrekcje Kolejowa i P. A. T.

Ogłoszonym w Nr. 14 Dziennika Praw Dekretem z dnia 8 lutego r. b, Ministerstwo Komunikacji przemianowano na Ministerstwo Kolei Żelaznych. które stosownie do zatwierdzonej organizacji dzieli się na sześć Sekcji, a mianowicie: Administracyjna — Szef Śniechowski, Finansowa — Kierownik Prezes Dyrekcji Stanisławowskiej Prachtel-Morawiański, Taryfowo-Handlowa — Szef Kołakowski, Eksploatacyjna — Szef Krzyżanowski, Budowlana — Szef Stecewicz i Likwidacyjna — Szef dr. Wróbel. Sekretarz Generalny — dr. Kozubski.

086 (—) *Eberhardt.*

44.

DEPESZA

Nr. 132 z marca 1919 r.

Warszawa, Radom, Kraków i Lwów Dyrekcje Kolejowe. Odpisy: Dowództwo Straży Kolejowej, Zawiadowcy wszystkich stacji, Kolejnictwo Wojskowe i M. K. wszystkim sekcjom Kraków, Komisja Rządząca. Odpis Biuro Sejmowe.

Ministerstwo Kolei rozpoczęło wydawanie stałych biletów służbowych na przejazd bezpłatny polskiemi kolejami państwowemi. Bilety wystawiane są na blankietach, według wzoru posłanego wszystkim Dyrekcjom z terminem ważności aż do odwołania. Wydane uprzednio z Ministerstwa lub Komisji Rządzącej certyfikaty i świadectwa odręczne tracą ważność od dn. 1 maja r. b. i do tego terminu mogą być wymienione w Ministerstwie na bilety właściwe. Legitymacje poselskie pozostają w swej mocy. O powyższem zawiadowcy stacji wywieszą ogłoszenia na stacjach w miejscach widocznych, a służba pociągowa informować powinna ustnie okazicieli certyfikatów i zaświadczeń odręcznych.

091 (—) *Eberhardt.*

45.

DEPESZA

Nr. 214, dn. 6 marca 1919 r.

Warszawa Dyrekcja Kolejowa. Odpis Inspektorom i stacjom na odcinku węzeł Warszawski — Mława, odpisy Prezydjum Rady Ministrów i P. A. T.

Misja dla Polski Amerykańskiego Wydziału ratunkowego w piśmie do mnie adresowanem oświadczyła między innemi: Uważam za wskazane powinszować Ministerstwu powodzenia, z jakim jest dokonywany przewóz żywności amerykańskiej z Gdańska i znajduję, że z wyjątkiem drobnych usterek w zamianie wzajemnej wagonów w Iłowie, cały plan przewozu jest wykonany gładko i sprawnie. W. R. Grove pułkownik. Za umiejętną i gorliwą pracę, włożoną w tyle doniosłą dla kraju akcję ratunkową, dziękuję Dyrekcji Warszawskiej i personelowi na linji bezpośrednio, albo pośrednio biorącemu udział w wykonaniu.

093 (—) *J. Eberhardt.*

46.

DEPESZA

Nr. 830, dn. 21 marca 1919 r.

Warszawa, Radom Dyrekcje Kolejowe.

Powołanym z poboru do czynnej służby wojskowej pracownikom należy wypłacać całkowite pobory do dnia wstąpienia w szeregi. Wszelkie potrącenia odroczyć do czasu powrotu powołanych do służby na koleje.

103 (—) *Eberhardt.*

47.

DEPESZA

Do Prezesów Dyrekcji Kolei Państwowych.

W sprawie wypłaty poborów kolejarzom, powołanym do służby wojsko wej i ich rodzinom, wyjaśnia się, że rozporządzenie z dnia 6 marca r. b. jako stanowiące uzupełnienie Dekretu Nr. 424 o mobilizacji wojsk kolejowych nie dotyczy kolejarzy pobranych do służby wojskowej na podstawie zarządzonego poboru sześciu roczników, wobec czego ci pracownicy nie mają prawa do zasiłków z funduszów kolejowych.

Warszawa, dn. 5 kwietnia 1919 r.

541/30 (—) *J. Eberhardt.*

48.

DEPESZA

Nr. 311 z dn. 9 kwietnia 1919 r.

Warszawa, Radom, Dyrekcja Kolejowa, odpis Warszawa, Zarząd Związku Kolejarzy, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Sejm. Komisja Komunikacyjna.

Proszę podać do wiadomości organom podwładnym poniżej zamieszczone rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych: na mocy artykułu 2, dekretu z dnia 2 stycznia r. 1919' o wprowrdzeniu stanu wyjątkowego i Uchwały Rady Ministrów z dn. 1 kwietnia r. b., zarządzam niniejszym, aż do odwołania, co następuje:

I. Wszelkie zebrania pod gołem niebem w obrębie terenów kolejowych są zabronione.

II. Wszelkie zebrania w warsztatach, lub innych zamkniętych pomieszczeniach kolejowych mogą się odbywać jedynie z zachowaniem przepisów następujących:

1) na 48 godzin przed rozpoczęciem zebranie winno być zgłoszone w Warszawie, w biurze Dowódcy straży kolejowej; w innych miejscowościach—w odnośnych inspektorjatach straży kolejowej;

2) zgłoszenie winno być wymienione na piśmie, za podpisami przynajmniej 3-ch zwołujących i ma zawierać wskazanie daty, godziny, miejsca i celu zebrania;

3) zwołujący zebranie, oraz jego przewodniczący są osobiście odpowiedzialni za spokojny przebieg zebrania;

4) na zabraniu ma prawo być obecnym oficer straży kolejowej, władny zebranie zamknąć w wypadkach, gdy przybierze charakter, zagrażający spokojowi, lub bezpieczeństwu publicznemu.

III. Zabrania się:

1) chodzenia po plancie kolejowym i w obrębie wywłaszczenia kolejowego, oraz wstępu do warsztatów i służbowych pomieszczeń kolejowych osobom obcym, nie należącym do personelu kolejowego,

2) przerwania, lub usiłowania przerwania za pomocą agitacji, gwałtu, lub innych sposobów, ruchu kolejowego, lub pracy na stacjach, w warsztatach i biurach kolejowych,

3) korzystanie z telegrafu i telefonu kolejowego dla celów niesłużbowych.

Winni przekroczenia przepisów powyższych ulegną w drodze administracyjnej zamknięciu w więzieniu na czas do 3-ch miesięcy, lub grzywną do 3000 marek, z zamianą w razie niewypłacalności, na areszt do 3 ch miesięcy.

Podając powyższe rozporządzenie do wiadomości i wykonania, proszę zarządzić ścisłe przestrzeganie takowego przez wszystkie organy podwładne, zaś przy przekroczeniach straż kolejowa ma każdorazowo zawiadomić o przekroczeniu Ministerstwo Spraw Wewnętrznych stosownym protokułem, przesłanym jednocześnie w odpisie Ministerstwa Kolei Żelaznych.

Warszawa, dn. 8 kwietnia 1919 r.

Minister Spraw Wewnętrznych

(—) *S. Wojciechowski.*

Kierownik Ministerstwa Kolei Żelaznych

118 (—) *J. Eberhardt.*

49.

DEPESZA

Nr. 462, dn. 12 kwietnia 1919 r.

Warszawa, Radom, Kraków, Lwów, Poznań, Dyrekcje Kolejowe, odpis Ministerstwo Kolei, Ministers. Spraw Wojskowych, Ministerstwo Aprowizacji, Minist. Rolnictwa, Min. Przemysłu i Handlu, Min. Spraw Wewnętrznych, Min. Poczt i Telegrafów, C. K. T. i inżynier Emil Landsberg i P. A. T.

Poruczam inżynierowi Emilowi Landsbergowi zbadanie stanu gospodarki wagonowej i parowozowej wszystkich Dyrekcji w celu wyjaśnienia środków i zarządzeń niezbędnych dla najlepszego wyzyskania taboru.

Szczególną uwagę winien inżynier Landsberg zwrócić na obrót taboru w komunikacji z Poznańskiem.

Kierownik Ministerstwa:

120 (—) *J. Eberhardt.*

50.

DEPESZA

z dnia 25 kwietnia 1919.

Dyrekcjom Lwowskiej, Krakowskiej, Warszawskiej, Radomskiej, odpis wszystkim stacjom.

Podaję do wiadomości ogółu pracowników Kolei Polskich poniżej list generała Iwaszkiewicza do Dyrekcji Lwowskiej:

„Z prawdziwą radością dowiedziałem się o szybkim wznowieniu komunikacji kolejowej na linji Lwów—Przemyśl. W przeciągu zaledwie sześciu dni, zamiast trzech tygodni, jak przewidywano, podległe Panu oddziały techniczne energicznie i umiejętnie przeprowadziły naprawę torów i mostów zniszczonych przez wroga. Mając do pokonania szereg trudności, jak to: słaby dowóz, brak materjałów, fatalne warunki atmosferyczne, nie zważając na blizką obecność nieprzyjaciela i wrzącą dookoła walkę, potrafili kolejarze patrjoci w minimum czasu zapewnić bohaterskiemu Lwowowi dowóz żywności i amunicji. W imieniu Ojczyzny i Armji, składam Panu Dyrektorowi, Inżynierom, Technikom, Robotnikom i wszystkim, co pracowali przy naprawach torów i mostów na linji Lwów—Przemyśl głębokie podziękowanie".

Kierownik Ministerstwa:

122. (—) *J. Eberhardt.*

51.

Odpis.

NACZELNE DOWÓDZTWO W. P.

№ Szt. Gen. 1897/III.

UZNANIE

Dyrekcji Kolejowej Warszawskiej i Krakowskiej oraz pracownikom kolejowym linji Skalmierzyce — Koluszki — Granica — Trzebinia— Kraków—Przemyśl za sprawne przeprowadzenie transportów wojskowych grupy Poznańskiej.

Do

Ministerstwa Kolei Żelaznych

w Warszawie.

Warszawa, dn. 2 kwietnia 1919 r.

Uprasza się o ogłoszenie następującego uznania Naczelnego Dowództwa dla Dyrekcji Kolejowej Warszawskiej i Krakowskiej, oraz pracownikom kolejowym linji Skalmierzyce — Koluszki — Granica — Trzebinia — Kraków — Przemyśl:

Podczas przewozu wojsk grupy Poznańskiej na zagrożone pozycje kresów wschodnich, pracownicy kolejowi przez wytężoną pracę swą i przyśpie-

szenie przewozu tychże wojsk, pomimo rozmaitych trudności technicznych, przyczynili się w niemałej mierze do urzeczywistnienia i wykonania planów strategicznych, celem przyjścia z pomocą zagrożonemu miastu Lwowowi.

Za to pełne poświęcenie się i patrjotyczne pojęcie sprawy składa Naczelne Dowództwo pracownikom kolejowym wszelkich kategorji linji Skalmierzyce— Koluszki—Granica—Trzebinia—Kraków— Przemyśl, jako też Dyrekcjom kolejowym Warszawskiej i Krakowskiej w imieniu Naczelnego Dowództwa serdeczne moje podziękowanie, z tem przeświadczeniem, iż pracownicy kolejowi i w przyszłości, przy pomocy ich patrjotycznego ducha, ciężkim zadaniom, jakie ich jeszcze czekają, sprostać potrafią i nie zawiodą nigdy pokładanego w nich zaufania zagrożonej ze wszech stron Ojczyzny.

(podpis)

52.

Drukowane z rozporządzenia Ministerstwa Kolei Żelaznych po porozumieniu z Ministerstwem Zdrowia Publicznego w Marcu 1919 r.

PRZEPISY TYMCZASOWE

Badania Lekarskiego Pracowników Kolejowych w Porządku Służbowym.

Badanie to dokonywane być winno: 1) przy wstępowaniu na służbę kolejową; 2) przy przechodzeniu od jednego rodzaju służby do innego, o ile t. zw. kategorje tych służb będą różne; 3) co pewien z góry określony czas (badanie perjodyczne) stosownie do rodzaju służby; 4) w tych wypadkach, gdy zakwestjonowaną zostanie służbowa sprawność pracownika wskutek choroby.

Przepisy do badania wstępujących na służbę kolejową.

Każdy wstępujący na służbę kolejową musi być poddany badaniu lekarskiemu. Przy badaniu ma być zwróconą uwaga na istniejące choroby i wady organiczne, na ślady przebytych chorób i uszkodzeń ciała i na dostateczną ogólną sprawność fizyczną. Przy ocenie tej sprawności uwzględnić należy rodzaj zajęcia, do jakiego zgłasza się badany.

Spis chorób i wad organicznych, wyłączających przyjęcie do służby kolejowej wogóle.

1. Wybitnie wątła budowa ciała, wydatne ułomności i zniekształcenia cielesne, objawy charłactwa, chorobliwa otyłość.
2. Wszelkiego rodzaju choroby umysłowe, a nawet ich podejrzenie. Padaczka. Organiczne choroby mózgu, rdzenia i nerwów obwodowych (porażenia, wiąd i t. p.), histerja, ciężka neurastenja, alkoholizm.

3. Choroby krwi i przemiany materji: wyraźna anemja i blednica, białaczka, cukromocz, dna przewlekła, choroba Basedowa i t. p.
4. Brak, niedorozwój, skrócenie, sztywność, zniekształcenie i wogóle wszelkiego rodzaju upośledzenie sprawności członków ciała, choroby kości i stawów, rozległe, zwłaszcza zrośnięte z kością blizny, wrzody goleni, wybitnie płaskie stopy.

   Uwaga. Drobne braki lub zniekształcenia, np. palców, w takim tylko razie mogą być dopuszczane, jeśli nie powodują widocznego upośledzenia sprawności zawodowej.
5. Rażące swoją szpetnością choroby i kalectwa, jak np. brak nosa, rozległe blizny na twarzy, nowotwory niezłośliwe większych rozmiarów, np. wole. Choroby wstrętne dla otoczenia (np. wybitna ozoena).
6. Nowotwory złośliwe wszelkiego rodzaju i umiejscowienia.
7. Syfilis w okresach zaraźliwych i wogóle w stadjum niezakończonego jeszcze leczenia.
8. Gruźlica wszelkich organów, zwłaszcza w okresach gorączkowych. Wyjątek stanowić mogą te tylko jej objawy, które uważać można za ślady całkowicie i od dawna wygojonych ognisk i które nie powodują żadnego upośledzenia stanu ogólnego i nie zmniejszają sprawności wygojonych organów.
9. Chroniczne choroby płuc i opłucnej (uporczywe katary oskrzeli, rozedma, astma i t. p.).
10. Chrypka przewlekła, niewyraźna wymowa, jąkanie większego stopnia.
11. Choroby serca, osierdzia i naczyń. Rozszerzenie żył, wymagające noszenia bandaża.

    Uwaga. Niewielkie wady serca, całkowicie wyrównane, mogą być wyjątkowo uwzględnione u ludzi zresztą zdrowych i zupełnie sprawnych, jeżeli rodzaj służby, do jakiej mają być przeznaczeni, nie wymaga natężonej pracy fizycznej.
12. Przewlekłe choroby narządów trawienia, wątroby i śledziony, zwłaszcza o ile wpływają szkodliwie na stan ogólny.
13. Przewlekłe choroby nerek i dróg moczowych.
14. Choroby narządów płciowych, zwłaszcza zaraźliwe, albo też upośledzające zdolność do pracy (hydrocele, varicocele większych rozmiarów, choroby kobiece, powodujące długie i bolesne perjody).
15. Wszelkie przepukliny większych rozmiarów, zwłaszcza zaś takie, które nie dają utrzymać się paskiem. Nawet zupełnie utrzymujące się pod pasem przepukliny nie są dopuszczalne u osób, wstępujących na stanowiska w służbie parowozowej, konduktorskiej i wogóle z ruchem pociągów związanej, zarówno jak i w służbie, wymagającej wysiłku fizycznego i chodzenia, np. u dróżników. Tak zw. usposobienie do przepukliny nie wyłącza przyjęcia do służby, winno być jednak w protokule badania zaznaczone.

16. Przewlekłe choroby skórne (np. wilk, rozległa łuszczyca i t. p.).
17. Pod względem wzroku i słuchu obowiązują szczegółowe przepisy dla różnych kategorji pracowników (podane poniżej).
18. Brak wyraźnych śladów szczepienia ospy, albo ospy naturalnej, stanowi przeszkodę do przyjęcia, o ile badany uchyli się od zaszczepienia.

Przepisy, dotyczące badania wzroku i słuchu.

Zależnie od warunków, jakim kandydaci odpowiadać winni, stanowiska kolejowe dzielą się na 3 kategorje, a mianowicie:

1. Stanowiska, które poza ogólnym dobrym stanem zdrowia wymagają od kandydatów największej bystrości wzroku i słuchu.
2. Stanowiska, które poza ogólnym dobrym stanem zdrowia, nie wymagają od kandydatów tak wielkiej bystrości wzroku i słuchu jak w poprzedniej kategorji.
3. Stanowiska pozostałe, dla których dopuszczalne są najniższe normy bystrości wzroku i słuchu.

Stanowiska pierwszej kategorji.

Służba drogowa:

Nadzorcy drogowi, również zapasowi, starsi robotnicy, dróżnicy, straż przejazdowa, strażnicy tunelowi i mostowi, starsi robotnicy (przodownicy) i torowi.

Służba ruchu:

Zawiadowcy stacji, przystanków, rozjazdów i stacji telegraficznych, pomocnicy ich i zastępcy. Urzędnicy zarządzający ruchem na stacji. Ustawiacze pociągów starsi i młodsi. Spinacze wagonów. Zwrotniczowie starsi i młodsi oraz ich zastępcy. Sygnaliści blokowi, konduktorzy pociągowi.

Służba trakcji:

Maszyniści parowozowi i ich pomocnicy, palacze na parowozach, dyżurni przy parowozowniach, smarownicy pociągów.

Służba telegrafu:

Telegrafiści wszelkich kategorji, dozorcy telegrafu i telefoniści *pod względem słuchu.*

Uwaga I. Osoby, powołane do chwilowego zastępstwa osób pierwszej kategorji, winny posiadać też same normy wzroku i słuchu co i osoby pierwszej kategorji.

Uwaga II. Od osób, które wstępują do technicznych szkół kolejowych wymaga się takich norm wzroku i słuchu, jak od kandydatów pierwszej kategorji.

Stanowiska drugiej kategorji.

Służba drogowa:

Naczelnicy oddziałów służby drogowej. Naczelnicy dystansów i ich pomocnicy. Naczelnicy zapasowi dystansów. Starsi nadzorcy drogowi. Starsi dróżnicy. Ślusarze mostów i tuneli.

Służba ruchu:

Rewizorzy służby ruchu. Rewizorzy i konduktorzy bagażowi pociągów. Naczelnicy oddziałów tej służby i ich pomocnicy. Wagowi i ich pomocnicy. Rewizorzy wag.

Służba trakcji:

Maszyniści - instruktorzy. Naczelnicy oddziałów trakcji. Naczelnicy parowozowni. Rewizorzy służby trakcji. Ogrzewacze wagonów. Smarownicy stacyjni. Maszyniści i palacze stałych maszyn. Służba oczyszczająca pociągi.

Służba telegrafu:

Mechanicy rewirów, kontrolerzy telegrafu i naczelnicy stacji telegraficznych. Telegrafiści wszystkich kategorji i dozorcy telegrafu *pod względem wzroku*, maszyniści, ich pomocnicy i ślusarze przy maszynach elektrycznych, służących do oświetlenia.

Służba zdrowia:

Lekarze wszystkich kategorji, felczerzy, sanitarjusze i akuszerki.

Choroby i wady fizyczne narządu wzrokowego, wyłączające przyjęcie do służby kolejowej wogóle.

Choroby narządu wzrokowego:

Wszystkie przewlekłe choroby narządu wzroku, które wpływają, albo w przyszłości mogą wpłynąć ujemnie na czynność tego narządu.

Choroby i wady fizyczne, wyłączające możność obejmowania stanowisk pierwszej kategorji.

a) Ślepota na barwy albo obniżenie zdolności rozpoznawania barwy czerwonej i zielonej (niedoślep barwny).

b) Siła wzroku mniej niż 0,75 w każdym oku, albo mniej niż 1,0 w jednym oku i 0,5 w drugim. Siłę wzroku bada się bez poprawy za pomocą szkieł, za wyjątkiem osób, wymienionych w następującym punkcie.

Uwaga. Osoby, którym ze względu na ich stanowisko wolno nosić szkła dla dopełnienia brakującej siły widzenia, powinny obowiązkowo je nosić podczas pełnienia obowiązków służbowych.

Choroby i wady fizyczne, wyłączające objęcie stanowisk drugiej kategorji.

a) Ślepota na barwy i obniżenie zdolności rozpoznawania barwy czerwonej i zielonej. Wyjątek stanowią maszyniści i palacze stałych maszyn.

b) Siła widzenia mniej niż 0,5 w jednym oku i 0,25 w drugim.

Uwaga. Wszystkim kandydatom na stanowisko drugiej kategorji wolno dopełniać brakującą do normy siłę widzenia (0,5 w jednym oku i 0,25 w drugim) za pomocą szkieł.

Warunki przyjęcia pracowników na stanowiska trzeciej kategorji.

a) Od pracowników warsztatowych wszelkich służb wymaganą jest siła widzenia nie mniej niż 0,3 w jednym oku bez korrekcji i 0,25 w drugim.

b) Kandydatom na stanowiska biurowe, wystarcza siła widzenia 0,5 po poprawie szkłami, przy warunku jednak, by krótkowzroczność nie była większa niż 6,0 D.

Ulgi dla pracowników dawnych.

a) Dawni pracownicy, należący do pierwszej kategorji, mogą pełnić służbę i przy zmniejszonej sile widzenia, jednak nie mniej, niż przy 0,5 w każdym oku.

b) Wszystkim dawnym pracownikom pierwszej kategorji wolno wyrównać brakującą wskutek wady refrakcji siłę widzenia do normy (0,5 w każdym oku) za pomocą szkieł.

Uwaga. Wyjątek stanowią maszyniści i ich pomocnicy, dróżnicy, stróże przejazdowi, stróże tuneli i mostów, zwrotniczowie, stróże od semaforów, sygnaliści, spinacze, którzy nie powinni mieć bez szkieł mniej niż 0,5 w każdym oku.

c) Dawni pracownicy drugiej kategorji powinni mieć siłę widzenia w jednym oku nie mniej, niż 0,3, a w drugim nie mniej, niż 0,25. Brakującą do tej normy siłę widzenia można wyrównać za pomocą szkieł.

d) Dawni pracownicy trzeciej kategorji, nie wyłączając rzemieślników warsztatowych mogą pełnić służbę nawet przy 0,3 w jednym oku i 0,1 w drugim bez korrekcji za pomocą szkieł.

e) Dawny pracownik, utraciwszy jedno oko, może być pozostawiony na zaj-

mowanem stanowisku, o ile siła widzenia w drugiem oku conajmniej odpowiada normie, wymaganej według obowiązujących prawideł dla lepszego oka. Od ulgi tej wyłączeni są jednak wszyscy pracownicy 1-ej kategorji, a także z pośród kategorji 2-ej następujący: naczelnicy dystansów i ich pomocnicy, zapasowi zawiadowcy stacji, starsi nadzorcy drogowi, starsi dróżnicy, robotnicy od remontu, ślusarze mostowi i tunelowi, W każdym przypadku utraty oka o pozostawieniu pracownika na zajmowanem stanowisku decyduje okulista kolejowy albo przy jego współudziale Komisja Główna.

Badanie perjodyczne wzroku.

a) Corocznie, w określonych terminach, ci pracownicy, którzy mają do czynienia z sygnałami optycznymi: maszyniści i ich pomocnicy, konduktorzy wszelkiego rodzaju, sygnaliści, zwrotniczowie, ustawiacze pociągów, spinacze, zarządzający manewrami, piloci lokomotyw.
b) Co trzy lata pozostali pracownicy pierwszej kategorji.

Wymagania co do stanu narządów słuchowych.

Bezwzględną przeszkodę do objęcia jakiegokolwiek stanowiska na kolei stanowi:

a) przewlekłe zapalenie ropne ucha środkowego;
b) obniżenie siły słuchu poniżej normy:

U. pr. M. zw. 3,0
U. l. M. zw. 3,0

Do objęcia stanowiska kategorji I ze strony narządu słuchu przeszkodę stanowią:

upośledzenie siły słuchu, przekraczając minimalną dla tej kategorji normę:

U. pr. Sz. 6,0
U. l. Sz. 6,0

Uwaga. We wzorze, podanym powyżej, pisanym zawsze w dwuch — jeden pod drugim — wierszach, uwzględniamy każde ucho osobno. „U. pr." oznacza ucho prawe; „U. l." — ucho lewe. Tuż obok tych skróceń piszemy inne skrócenie, oznaczające rodzaj dźwięku, użytego do badania, a więc „Sz." — mowa szeptana, „M. zw." — mowa zwykła (taka, jakiej używamy w przeciętnej rozmowie), wreszcie „M. gł." — mowa głośna (głosem podniesionym). Z pośród tych rodzajów mowy dość dokładnie dozować można jedynie szept, o ile do wymawiania nim wyrazów (najlepiej liczb dwucyfrowych, np. 27, 43, 92 i t. p.) używamy powietrza rezerwowego, t. j. tego, które po zwykłym wydechu da się jeszcze wydalić z płuc za pomocą wydechu nieco wzmożonego. Rozpoczynamy badanie od szeptu i dopiero wtedy, gdy badany wyrazów, wypowiedzianych szeptem, nawet przy samym uchu nie słyszy,

5

przechodzimy do mowy zwykłej lub nawet głośnej. Trzecia część składowa wzoru, — liczba, złożona zawsze z całych i ułamku dziesiętnego, oznacza w metrach tę odległość największą, z której badany słyszy danym uchem, dany rodzaj mowy. Podany zatem nieco wyżej wzór odczytany tak, że badany uchem prawym słyszy szept z odległości maksymalnej 6 metrów, uchem lewym również z odległości 6 metrów.

Wzór: U. pr. Sz. 0,1
U. l. M. zw. 1, 5

oznaczałby, że dany osobnik uchem prawym słyszy szept z odległości dziesięciu cm., uchem lewym zaś szeptu nie słyszy wcale, a mowę zwykłą słyszy z odległości $1^1/_2$ metra. Skrócenie „a. c.“ zamiast liczby we wzorze oznacza, że dany rodzaj mowy badany słyszy tylko w razie wymawiania do samego zewnętrznego otworu przewodu słuchowego — ad concham. Chcąc za pomocą wzoru podać, że dany osobnik danym uchem danego rodzaju mowy zupełnie nie słyszy, zamiast liczby, oznaczającej odległość, kładziemy zero, przekreślone linją poziomą (⊖).

Wzór: U. pr. M. gł. a. c.
U. l. M. gł. ⊖

oznacza tedy, że badany uchem prawym słyszy tylko wyrazy, wymawiane głośno do samego ucha, a uchem lewym nie słyszy wcale mowy głośnej nawet przy uchu.

Pewność, że dany wynik badania daje pojęcie o sprawności tego ucha które było poddane badaniu, że nie wmieszało się ucho drugie, osiągnąć można jedynie przez należyte wyłączenie tego drugiego ucha. Jedynie zaś pewnym wyłączeniem wpływu ucha słyszącego, zwłaszcza słyszącego dobrze na wynik badania drugiego ucha jest zatkanie danego ucha palcem, szczególnie palcem, zwilżonym wodą. Chcąc uniknąć dyssymulacji głuchoty przez badanego, nie należy zatkania ucha powierzać samemu badanemu. Winna to zrobić osoba trzecia, na której bezstronności badający może polegać całkowicie.

Do objęcia stanowiska kategorji II ze strony narządu słuchu przeszkodą jest:

siła słuchu, niższa od
U. pr. Sz. 3,0
U. l. Sz. 3,0

Do kategorji III norma wymagana słuchu wynosi:

U. pr. M. zw. 3,0
U. l. M. zw. 3,0

Badanie perjodyczne słuchu.

Badaniu perjodycznemu słuchu podlega corocznie służba kolejowa, zaliczona pod względem słuchu do kategorji I. Obowiązują tu wogóle normy

wymagane od wstępujących na służbę; w tych razach jednak, kiedy siła słuchu jest upośledzona skutkiem pracy zawodowej (służba parowozowa i pociągowa), wystarczać może norma ulgowa, którą w każdym przypadku ustala otyatra kolejowy, sam, albo na Komisji Głównej.

Porządek badania nowowstępujących i ponownego badania pracowników dawniejszych.

Lekarz oddziału, albo jego pomocnik bada nowowstępującego według ustalonego wzoru i spisuje protokuł na odpowiednim blankiecie, kładąc na końcu swoją decyzję. W tym wypadku trzymać się on winien z całą ścisłością przepisów, wyłączających zdolność do służby kolejowej wogóle, albo do pewnych zajęć i określających kategorję pod względem wzroku i słuchu.

O ile według tego samego wzoru badany będzie pracownik zatrudniony już na kolei przez czas dłuższy, w takim razie lekarz oddziałowy, kierując się należytą rozwagą i doświadczeniem, może w pewnym stopniu sposób badania i decyzję swoją ostateczną łagodzić. W każdym jednak razie wszelkie zauważone braki zdrowia powinny być zaznaczone w protokule.

W przypadkach, w których lekarz oddziałowy waha się z wypowiedzeniem swojej opinji, kieruje on badanego, bądź to do odpowiedniego specjalisty, bądź też na komisję lekarską.

Odpowiedź specjalisty dołącza się do protokułu badania. O ile wypadnie ona niepomyślnie, albo jeśli niepomyślną była odrazu opinja lekarza oddziałowego dla badanego, temuż przysługuje prawo odwołania się do Komisji Głównej, zwoływanej przez Lekarza naczelnego Dyrekcji. Do tejże Komisji Głównej kieruje się wszystkie przypadki wątpliwe warszawskich lekarzy oddziałowych. Na linji, w przypadkach wątpliwych, nie wymagających jednak opinji specjalistów, lekarze oddziałowi mają prawo wydawania orzeczeń w Komisji Oddziałowej, do której wchodzi dwuch lekarzy i przedstawiciel odpowiedniego wydziału. Badanemu i tu przysługuje prawo odwołania się jeszcze do Komisji Głównej. Decyzję Komisji Oddziałowej zatwierdza Lekarz Naczelny Dyrekcji. Prawo łagodzenia przepisów dla pracowników dawnych przysługuje też oczywiście i Komisji Lekarskiej, jako ciału zbiorowemu.

Uwaga I. Wszelkie odstępstwa, łagodzące wymagania prawnych norm powinny być ściśle opisywane i bezwarunkowo komunikowane na potwierdzenie Naczelnego Lekarza Dyrekcji, który stale przechowuje odnośne protokuły w porządku alfabetycznym, poddając poszczególnych pracowników częstszemu badaniu.

Uwaga II. Żadna władza naczelna lekarska nie może dowolnie zmieniać postanowień Komisji, a służy jej tylko prawo poddania zbadaniu danego pracownika przy innym składzie członków Komisji.

Uwaga III. Pracownik, ostatecznie uznany przez Komisję za niezdatnego, nie może być wogóle przez żadną władzę kolejową przedstawiany do lekarskiego zbadania przed upływem roku od ostatniego badania.

53.

MINISTERSTWO SKARBU
L. 1548/19.
Sekcja VI.

Warszawa, dn. 12 marca 1919 r.

Odpis.

Do
wszystkich delegacji Ministerstwa Skarbu, do wszystkich Inspektorów skarbowych, do Zarządów skarbowych w Warszawie i Łodzi, do Centralnej Kasy Państwowej, do wszystkich powiatowych Kas skarbowych, do wszystkich Urzędów celnych i do wszystkich Kontrolerów Straży skarbowej.

Ministerstwo Skarbu poleca wszystkim podwładnym organom na obszarze dawnego zaboru rosyjskiego, aby — o ile to nie nastąpiło dotychczas — zapoznały się natychmiast jaknajdokładniej z postanowieniami Dekretu z d. 7 lutego 1919 r. Dz. Pr. № 14, poz. 145 w przedmiocie opłat od podań oraz od świadectw urzędowych i z przepisami rozporządzenia wykonawczego z d. 16 lutego 1919 Dz. Pr. № 19 poz. 227 (ogłoszone także w Dzienniku urzędowym Min. Skarbu № 4 poz. 49 i poz. 50).

Odnośnie do art. 24 Dekretu i § 7 rozporządzenia wykon. zarządza się:

1) Urzędnik, któremu poruczono załatwienie podania (referent) ustala, czy i w jakiej wysokości podanie podlega opłacie. Czyni to również wówczas, jeżeli ostateczna decyzja co do treści załatwienia nie jest pozostawiona jemu, lecz przełożonemu (aprobantowi). Aprobant może jednak co do wszelkich podań lub niektórych ich rodzajów zastrzedz sobie decyzję w kwestji opłat; może też w każdym wypadku decyzję referenta co do opłaty zmienić.

2) Referent (względnie aprobant), jeżeli jest zdania, że podanie wniesione bez uiszczenia opłaty nie podlega opłacie (art. 6—9 Dekretu), winien umieścić na podaniu lub na referacie załatwienia odpowiednią uwagę (np. wolne od opłaty art. 61, 1) i swój podpis.

Analogicznie postępuje się w przypadku określonym w art. 25.

3) Referent (wzgl. aprobant), jeżeli jest zdania, że kwota uiszczona tytułem opłaty, odpowiada ustawie, umieszcza uwagę: „Opłata dostateczna" i podpisuje ją.

4) Referent (wzgl. aprobant), jeżeli jest zdania, że podanie wniesione bez uiszczenia opłaty, podlega opłacie lub że opłatę uiszczono niedostatecznie, zarządzi wysłanie zawiadomienia po myśli art. 24 Dekretu i umieści się

na podaniu uwagę: „Zawiadomienie w myśl art. 24 wysłano dnia . . . .
. . . . . . do . . . .
. . . .
przez Magistrat (Urząd Gminny) w . . . .
. . . . Mk. (K.) . . . . . Fen. (H). Termin . . . .
Miejsce wolne po słowie „do“ wypełnia się tylko wówczas, jeżeli podanie podpisało dwuch lub więcej petentów.

5) Do zawiadomień w myśl art. 24 Dekretu używać należy formularzy według załączonego wzoru. Ministerstwo Skarbu zarządza równocześnie wydrukowanie takich formularzy i rozesłanie ich do podwładnych organów z wyjątkiem Kontrolerów Straży skarbowej, Centralnej Kasy Państwowej i powiatowych Kas skarbowych. Na przyszłość należy druki te zamawiać w Wydziale Gospodarczym Ministerstwa Skarbu.

6) Tekst załączonego formularza stanowi uzupełnienie § 7 rozp. wykon. według tego tekstu bowiem dodatkowe uiszczenie opłaty nastąpić może nie tylko przez dostarczenie marek stemplowych, lecz także w gotówce, w którejkolwiek powiatowej Kasie skarbowej. W danym razie powiatowa Kasa skarbowa postąpić ma stosownie do art. 30 Ust. 1 Instrukcji tymczasowej dla powiatowych Kas skarbowych. W pokwitowaniu należy ile możności — zwłaszcza wówczas, jeżeli strona okazała zawiadomienie — zaznaczyć, że chodzi o opłatę od podania; oraz wymienić liczbę podania i urząd, do którego je wniesiono.

7) W razie przedłożenia kwitu powiatowej Kasy skarbowej (punkt 6) należy go dołączyć do podania, a na podaniu przy notatce, określonej w punkcie 4, umieścić uwagę: „Kwit powiatowej Kasy skarbowej w . . . . . .
№. . . .“.

8) Jeżeli podanie, podlegające opłacie, wniesiono do urzędu *niewłaściwego*, a opłaty nie uiszczono wcale lub uiszczono ją niedostatecznie, natenczas Urząd niewłaściwy, jeżeli uważa za stosowne podanie odstąpić właściwemu — może to uczynić, nie wystosowując zawiadomienia w myśl art. 24. W takim razie Urząd właściwy zawiadamia petenta.

9) Jeżeli w przypadku określonym w punkcie 8, urząd niewłaściwy nie przesyła podania urzędowi właściwemu, lecz uważa za stosowne zwrócić podanie petentowi, natenczas ma — w analogicznem zastosowaniu art. 7 Dekretu — zwrócić podanie odrazu nie wdrażając postępowania w myśl art. 24. W załatwieniu odmownem z powodu niewłaściwości może Urząd pouczyć petenta, że w razie złożenia podania w Urzędzie właściwym należy opłatę uiścić, względnie uzupełnić.

10) Postępowanie określone w art. 24, ma na celu zniewolić petenta do uiszczenia opłaty — przez *odmówienie mu odpowiedzi* na podanie.

Z reguły w przypadkach, o których mowa w art. 24, nie należy przedsiębrać *żadnych* czynności urzędowych, zmierzających do załatwienia podania, zanim petent uczyni zadość wezwaniu dodatkowego uiszczenia opłaty. Ponieważ jednak w myśl intencji ustawodawcy dopiero *odmówienie odpowiedzi* należy uważać za „pozostawienie podania bez biegu“, przeto w wypadkach, w których *zupełne* wstrzymanie załatwienia groziłoby niebezpieczeństwem *niemożności* załatwienia przychylnego, dopuszczalne są wyjątki od powyższej reguły. Wolno w takich razach wydać zarządzenie tymczasowe — oczywiście z równoczesnem wystosowaniem zawiadomienia w myśl art. 24.

Odpowiedź jednak stanowcza na podanie czyli właściwe „załatwienie podania“ może nastąpić dopiero i tylko w razie uiszczenia opłaty. Załatwienie tymczasowe mimo nieuiszczenia lub niedostatecznego uiszczenia opłaty Urząd winien umotywować.

W końcu zauważa się odnośnie do §§ 4, 5 i 6 rozp. wykon. co następuje:

a) Jeżeli w pewnym urzędzie kancelarję prowadzi się systemem *decentralizacji* (t. j. jeżeli numeracja akt jest dla każdego wydziału odrębna i zaopatrzenie aktu w numer odbywa się dopiero w kancelarji wydziału, wspólne zaś dla wszystkich wydziałów „biuro podawcze“ zajmuje się jedynie przyjmowaniem podań i rozdziałem między poszczególne wydziały), natenczas przepisy cytowanych trzech paragrafów, dotyczące „urzędnika, zapisującego treść podania do dziennika podawczego“, stosować należy do urzędnika prowadzącego biuro podawcze.

b) Jeżeli referent nie kasuje marek stemplowych sam, lecz upoważnił do tej czynności innego urzędnika (§ 5), natenczas mimo to każde podanie, zaopatrzone w marki stemplowe, winno być okazane referentowi przed skasowaniem marek; referent winien stwierdzić, czy nie nasuwa się podejrzenie podrobienia, przerobienia lub zdjęcia z innego papieru.

Za Ministra Skarbu:
(—) *Byrka.*

Załącznik.

Za zgodność
Naczelnik Kancelarji:
(—) *Łabuński.*

(Określenie urzędu)
. . . .
. . . .

Do Magistratu / Urzędu Gminnego

w . . . .
poczta. . . . .

celem doręczenia P. . . . .
. . . . w . . . .
za zwrotem załączonego pokwitowania.

Sprawa urzędowa — wolna
od opłaty pocztowej.

Zwraca się . . . .
. . . .
w . . . .

Pieczęć Magistratu (Urzędu Gminnego).

Sprawa urzędowa — wolna
od opłaty pocztowej.

L. . . . ., dnia . . . . . 19 . .

Przy wnoszeniu opłaty należy przedstawić niniejsze zawiadomienie lub powołać się na powyższą liczbę.

Podanie wniesione dnia . . . . 19 . . w przedmiocie . . . .
. . . . podlega opłacie w kwocie . . . Mk. . . f. . . K. . . . h. . . . . . w myśl dekretu z 7 lutego 1919 r. (Dz. Pr. № 14, poz. 145). Ponieważ $\frac{\text{tej opłaty nie uiszczono}}{\text{uiszczono tylko . . . . Mk. (K.) . . . fen. (h.)}}$, przeto podanie powyższe pozostawia się narazie bez biegu (art. 24 powołanego Dekretu).

Należy w ciągu . . . . od dnia otrzymania niniejszego zawiadomienia złożyć w . . . . marki stemplowe wartości . . . Mk. . . . . f. . . . . K. . . . . h. . . lub zamiast marek stemplowych kwit którejkolwiek powiatowej Kasy skarbowej z uiszczenia kwoty powyższej w gotowiźnie. W przeciwnym razie podanie zostanie zwrócone bez załatwienia.

. . . .

Podpis.

(Określenie urzędu)

. . . .

. . . .

Zawiadomienie z dnia . . . . 19 . . L. . . . otrzymałem

. . . . dnia . . . . 19 . .

Podpis (znak ręczny)

. . . .

Doręczył . . . .

Ruch służbowy.

Luty 1919 r.	Data	Kategorja płac etatowych	Wysokość pensji miesięcznej pozaetatowej w mark.
Mianowani:			
Szefami Sekcji:			
a) Administracyjnej:			
1) Śniechowski Józef, Sekretarz Generalny . .	1/II	IV	—
b) Taryfowo-Handlowej:			
2) Kołakowski Stanisław, Kierownik Wydziału Przewozów i Taryf	1/II	IV	—
c) Budowy i Drogowej:			
3) Stecewicz Józef, Przewodniczący Komisji do spraw odbudowy	1/II	IV	—
Sekretarzem Generalnym:			
4) Kozubski Włodzimierz, Radca Ministerjalny .	1/II	V a	—
Radcami Ministerjalnemi:			
5) Zipser Kazimierz (z powierzeniem temuż kierownictwa Wydziału Budżetowego). . . .	18/II	V b oraz 100 mk. dodatku za wysługę lat	—
6) Miszke Aleksander, urzędnik kontraktowy. .	1/II	V b	—
Starszemi referentami:			
7) Zaborski Józef, urzędnik kontraktowy . . .	1/II	VI	—
8) Skawiński Stanisław, urzędnik kontraktowy .	1/II	VI	—
Referentami:			
9) Krasnodębski Stefan	26/II	VII	—
10) Bortnowski Józef	20/II	VII	—
11) Oszymowski Mieczysław	20/II	VII	—
12) Wierzbicki Witold, urzędnik kontraktowy .	1/II	VII	—
Pomocnikiem referenta:			
13) Graefe Wacław	25/II	VIII	—

	Data	Kategorja płac etatowych	Wysokość pensji miesięcznej pozaetatowej w mark.
Pomocnikiem sekretarza:			
14) Rychter Władysław	10/II	X	—
Manipulantami kancelaryjnemi:			
15) Owsianecki Andrzej	15/II	XI	—
16) Bieniek Andrzej	15/II	XI	—
Urzędnikami pozaetatowemi:			
17) Staniewski Bolesław	22/II	—	450
18) Halman Anna	14/II	—	400
19) Augustynowicz Henryka	17/II	—	400
Marzec.			
Mianowani:			
Inspektorami przy Ministrze:			
1) Wasiutyński Aleksander, czł. Komisji do spraw odbudowy	1/III	Va	—
2) Piechowski Michał, czł. Komisji do spraw odbudowy	1/III	Va	—
Naczelnikami Wydziałów:			
a) Komunikacji Wewnętrznych.			
3) Gieysztor Józef, Kierownik Wydziału . . .	1/III	Va	—
b) Budowy nowych dróg i toru.			
4) Berkiewicz Jan, Sekret. Kom. do spraw odbud.	1/III	Va	—
Kierownikiem Wydziału Wojskowego:			
5) Przybyszewski Zdzisław, Kierownik Przedstawicielstwa M. K. Ż. przy C. K. T.	15/III	Vb	—
Starszemi referentami:			
6) Tyszyński Antoni	1/III	VI	—
7) Girtler Franciszek, referent	1/III	VI	—
8) Malinowski Ludwik	25/III	VI	—
9) Romankiewicz Stanisław Bolesław	1/III	VI	—
10) Wodyński Karol.	15/III	VI	—

	Data	Kategorja płac etatowych	Wysokość pensji miesięcznej pozaetatowej w mark.
Referentami:			
11) Zakrzewski Józef	1/III	VII	—
12) Przemyski Ludwik, pom. referenta . . .	1/III	VII	—
13) Madeyski Robert	15/III	VII	—
14) Wilke Wacław	10/III	VII	—
15) Paschalis Franciszek	15/III	VII	—
Pomocnikami referenta:			
16) Dorner Zenon	7/III	VIII	—
17) Żochowski Bolesław	1/III	VIII	—
18) Kasprzak Władysław	1/III	VIII	—
19) Malinowski Wiktor	1/III	VIII	—
20) Kozerski Mieczysław	1/III	VIII	—
Sekretarzem:			
21) Szumski Zygmunt	15/III	IX	—
Starszemi kancelistami:			
22) Kotowski Józef	1/III	X	—
23) Jagiełło Józef	1/III	X	—
Kancelistką:			
24) Kozierska Jadwiga	1/III	XI	—
Manipulantem archiwalnym.			
25) Mieczkowski Bronisław, woźny	1/III	XI	—
Urzędnikami pozaetatowemi:			
26) Rzyszczewski Władysław	16/III	—	500
27) Ejchler Janina	26/III	—	16 mk. dziennie
28) Babińska Jadwiga	15/III	—	400
29) Jarkowski Kazimierz	1/III	—	600
K w i e c i e ń			
Mianowani:			
Naczelnikiem Wydziału Zabezpieczeń:			
1) Klarner Alfons, Kierownik tegoż Wydziału . .	1/IV	Va	—

	Data	Kategorja płac etatowych	Wysokość pensji miesięcznej pozaetatowej w mark.
Radcami ministerjalnemi:			
2) Swaryczewski Józef	1/IV	V b	—
3) Zajączkowski Henryk.	1/IV	V b	—
Z powierzeniem kierownictwa: Swaryczewskiemu — Wydziału Ogólnych spraw finansowych i Zajączkowskiemu— Wydziału Kontroli Dochodów			
4) Sawicki Aleksander, st. referent.	1/IV	V b	—
Inspektorem:			
5) Podgórski Ludwik, st. referent	1/IV	V b	—
Starszemi referentami:			
6) Łągwa Maksymiljan, referent	1/IV	VI	—
Z powierzeniem temuż kierownictwa Wydziału Personalnego.			
7) Janiszewski Feliks, referent.	1/IV	VI	—
8) Floręcki Stefan, referent	1/IV	VI	—
9) Mroczkowski Włodzimierz, referent	1/IV	VI	—
Z powierzeniem temuż prowizorycznie kierownictwa Wydziału Rozrachunkowo-Buchalteryjnego.			
10) Paszkiewicz Lucjan, referent	1/IV	VI	—
Referentami:			
11) Dylewski Zygmunt, pom. referenta	1/IV	VII	—
12) Krasuski Kazimierz	1/IV	VII	—
13) Michniewicz Kazimierz, pom. referenta. . .	1/IV	VII	—
14) Przyłuski Leon, pom. referenta	1/IV	VII	—
15) Dudrewicz Władysław, pom. referenta . . .	1/IV	VII	—
16) Janicki Jan	1/IV	VII	—
17) Eberowicz Szymon, pom. referenta	1/IV	VII	—
18) Szczepański Władysław, pom. referenta . .	1/IV	VII	—
Zastępcami naczelnika rachuby:			
19) Tucholski Zygmunt	1/IV	VII	—
20) Wróblewski Ignacy	1/IV	VII	—

	Data	Kategorja płac etatowych	Wysokość pensji miesięcznej pozaetatowej w mark.
Naczelnikiem Kasy:			
21) Antoniewicz Antoni, pom. referenta	1/IV	VII	—
Pomocnikami referenta:			
22) Waśniewski Paweł	1/IV	VIII	—
23) Czaplicki Feliks, sekretarz	1/IV	VIII	—
24) Stołągiewicz Andrzej, djetarjusz	1/IV	VIII	—
Kontrolerem:			
25) Bzowski Bronisław, sekretarz	1/IV	VIII	—
Sekretarzami:			
26) Klochowicz Michalina	1/IV	IX	—
27) Wojciechowski Bolesław, st. kancelista . . .	1/IV	IX	—
28) Wieniawski Bolesław, st. kancelista	1/IV	IX	—
Starszemi rachmistrzami:			
29) Stępkowska Wanda	1/IV	IX	—
30) Mirowska Marja, pom. sekretarza.	1/IV	IX	—
Pomocnikiem sekretarza:			
31) Mazaraki Irena, kancelista	1/IV	X	—
Kancelistami:			
32) Szabłowska Wanda, djetarjusz.	1/IV	XI	—
33) Bojarska Helena	15/IV	XI	—
34) Moykowska Zenobja	1/IV	XI	—
Pomocnikiem rachmistrza:			
35) Morzkowska Wanda	1/IV	XI	—
Urzędnikami pozaetatowemi:			
36) Łopińska Wiktorja.	1/IV	—	400
37) Skorupka Konstanty	1/IV	—	800
38) Wysocki Jan.	1/IV	—	800
39) Brzeziński Piotr.	7/IV	—	600
40) Bielski Marjan	7/IV	—	600

	Data	Kategorja płac etatowych	Wysokość pensji miesięcznej pozaetatowej w mark.
41) Burasiewicz Tadeusz	23/IV	—	600
42) Szumlański Stanisław.	1/IV	—	500
Woźnemi etatowemi:			
43) Jagodziński Michał	1/IV	—	—
44) Wiśniewski Michał.	1/IV	—	—
Podwyższono płace:			
1) Goszczyńskiemu Kazimierzowi	1/IV	—	800
2) Lucińskiemu Aleksandrowi	1/IV	—	800
Zwolnieni:			
1) Majewski Wincenty, pom. referenta	15/IV	—	—
2) Bochnia Stanisław, urzędnik kontraktowy . .	1/IV	—	—
3) Rozengardt Leon „ „ . .	1/IV	—	—
Wykreślony:			
1) Grabowski Władysław — zmarły	1/IV	—	—

Cena niniejszego numeru mk. 3 f. 50.

Druk Rubieszewskiego i Wrotnowskiego w Warszawie.